Т 91(98)
В 192

В. Ю. ВИЗЕ

НА „СИБИРЯКОВЕ" В ТИХИЙ ОКЕАН

№ 1.195860

НА „СИБИРЯКОВЕ" В ТИХИЙ ОКЕАН

a 2
5'+962

23/IV, 23/VI, 17/V

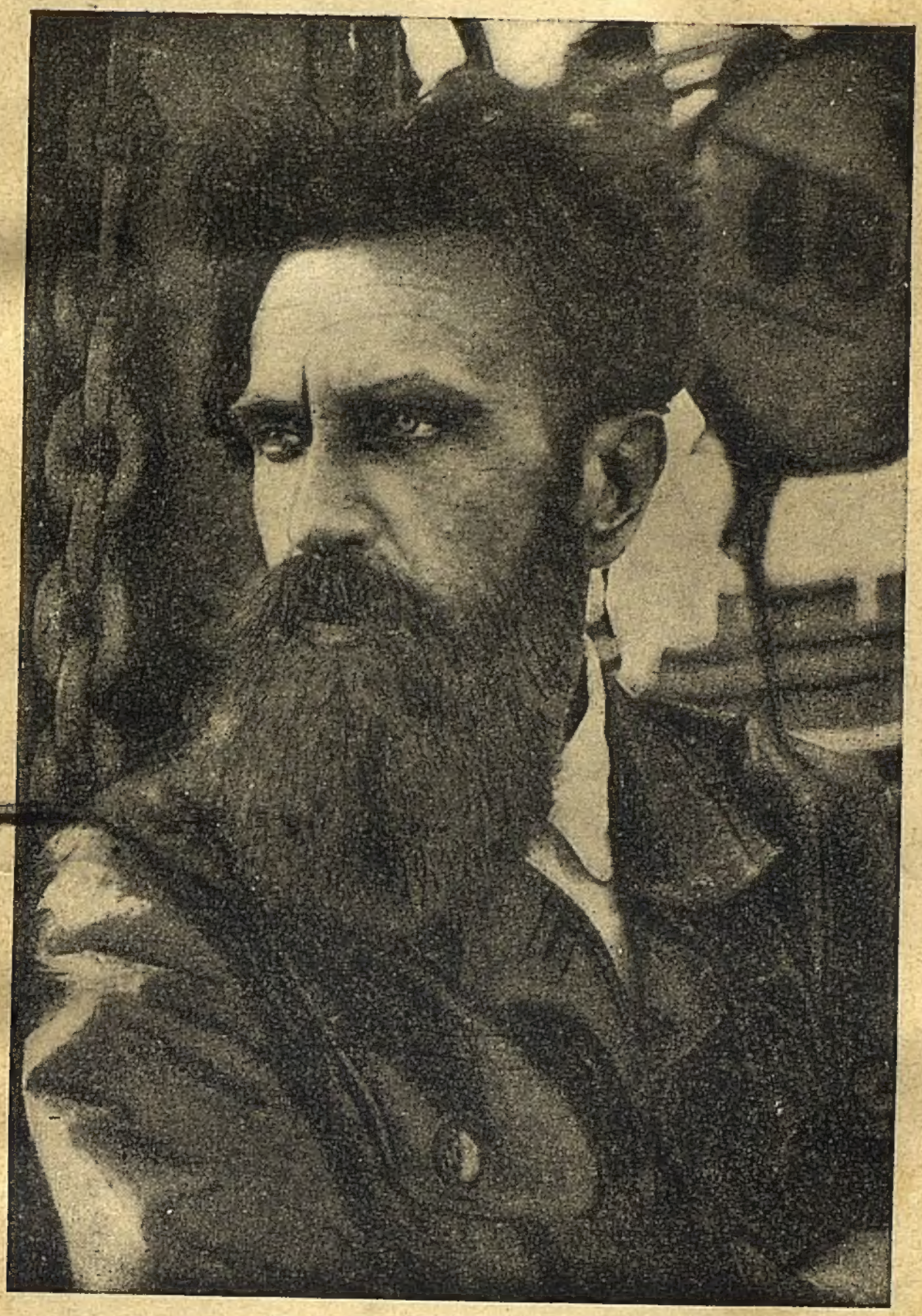
09.

'12

КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗЖЕ
указанного здесь срока

Колич. предыд. выдач. _____

872



Начальник экспедиции на «Сибирякове»
О. Ю. Шмидт

O

ПОЛЯРНАЯ БИБЛИОТЕКА

С 91(98)
91В428 (С)
~~91(98)~~
~~В 42~~

В. Ю. ВИЗЕ

на „сибирякове“ в тихий океан

М1195860

1995

Издательство Главного Управления Северного морского пути

Ленинград **1934**

2002

Государственная
Библиотека
СССР
им. В. И. Ленина

1995

2010

Архангельская
областная научная
библиотека
им. Н.А. Добролюбова

Нейтрализация
20 10 г.

Руководитель научной частью экспедиции
на «Сибирякове» проф. В. Ю. Визе

1 В МОРЕ!

Что у моря, да у синего,
У синего моря, у солоного,
У Архангельского города,
У корабельного пристанища....

Поморская старина.

В АРХАНГЕЛЬСКЕ бывают нестерпимо жаркие дни. В такие дни каждая проезжающая по улице телега поднимает тучи пыли, а от автомобиля пешеходы заранее бросаются в сторону, боясь от пыли задохнуться. Если бы в столице Северного края водились щеголи, то эти дни были бы сущим кладом для чистильщиков сапог. Когда пыль и жара уж очень начнут донимать, архангельские граждане идут на набережную, сбрасывают с себя крепко пахнущие потом одежды и кидаются в Двину. Ползущие по реке радужные змейки нефти и смазочного масла мало кого смущают — жажда окунуться в прохладную воду слишком велика. Еще подъезжая к Архангельску, я мог из окна своей нестерпимо душной коробки вагона любоваться широко раскинувшейся лентой Двины и бронзовыми телами купальщиков. Казалось, будто красивая северная река погружена в дремоту. Противоположные берега Двины тонули в легкой голубоватой дымке испарений, поднимавшихся под действием горячего солнца. Медленно, почти невидимо для глаза, несла река свои воды, впитавшие в себя солнечное тепло и аромат лесов. И это тепло и запахи свои река скоро отдаст, смешав свои бурые воды с зеленым стеклом Белого моря. Еще дальше на севере, у входа в Ледовитое море, ничто уже не будет напоминать о Северной Двине, и только один химический анализ сможет рассказать нам о последних страницах жизни реки. Хорошо там, наверное, сейчас на севере! Хорошо полной грудью вдохнуть живительный воздух студеного моря!

Так думал я, когда, в конец измученный, вылезал в Архангельске из вагона и садился на катер, чтобы добраться до „Сибирякова“. Этот корабль должен был перебросить нас из Белого моря в Тихий океан и на долгое время стать нам домом. Пока он стоял еще у пристани судоремонтного завода в Соломбале, где спешно залечивались раны ледокола. „Сибиряков“ имеет за собой уже немалый трудовой стаж, что не могло не сказаться на всем его организме. Начиная с 1925 г. он неизменно работает во льдах Белого моря на весенних зверобойных промыслах, в остальное же время года бороздит воды Ледовитого моря, совершая рейсы на Мурман, Новую Землю, Шпицберген. Уже давно „Сибиряков“ не был ни в „доме отдыха“ ни в „санатории“, и тяжкие трудовые дни дают себя знать — нет-нет да и заскрипят где-нибудь старые кости. Даже теперь, готовясь в небывалый рейс, „Сибиряков“ не имел времени как следует починить свое здоровье. Инженеры, впрочем, заявили, что старик еще крепок и что далекий путь ему вполне под-силу и без капитального ремонта. Пусть будет так! Принимай же, старина, гостей и не очень ворчи на нас, что поведем мы тебя не проторенной дорогой „купцов“, а путями неизведанными, где тебе не будут помогать ни маяки ни лоции. Держись крепко, старик, и помни — ты первый должен пронести красный флаг через все Ледовитое море, от одного края страны советов до другого. От тебя будет зависеть, станет ли этот путь широкой дорогой, по которой пузатые пароходы потащут десятки тысяч тонн груза, или же ему будет суждено еще долгие века оставаться закрытым для человека.

„Александр Сибиряков“, называвшийся раньше „Bellaventure“, был построен в 1909 г. в Глазго, в Англии. Он имеет водоизмещение в 1383 регистровых тонн, длина его равна 73.4 м, ширина — 10.9 м. Машина на нем тройного расширения в 2 000 индикаторных сил. Будучи приспособлен для плавания во льдах, „Сибиряков“ построен особенно крепко и имеет стальную ледовую обшивку. Настоящим ледоколом „Сибиряков“ все же не является и по своей мощности и активности во льду он много уступает „Красину“, „Ленину“ и „Ермаку“. Такие ледоколы, как „Сибиряков“, у нас принято называть пароходами ледокольного типа. Свою молодость „Сибиряков“ провел на звериных промыслах около Ньюфаундленда, а во время империалистической войны он был приобретен от Канады царским правительством, с целью устано-

вления зимней навигации в Белом море. В то время главная масса следовавших из-за границы в Россию военных грузов шла через Архангельский порт, и потому вопрос о зимней навигации в Белом море встал перед военным командованием со всей остротой. Вместе с „Сибиряковым“ для Белого моря тогда же были приобретены ледоколы: „Святогор“ (ныне „Красин“, 10 000 л. с.), „Александр Невский“ (ныне „Ленин“, 10 000 л. с.), „Микула Селянинович“ (8 000 л. с.), „Канада“ (ныне „Литке“, 7 500 л. с.), „Минин“ (6 500 л. с.), „Пожарский“ (ныне „Макаров“, 6 500 л. с.) и ледокольные пароходы: „Илья Муромец“ (4 200 л. с.), „Иван Сусанин“ (3 200 л. с.), „Садко“ (3 200 л. с.), „Соловей Будимирович“ (ныне „Малыгин“, 2 800 л. с.) „Владимир Русанов“ (2 000 л. с.), „Георгий Седов“ (2 200 л. с.) и „Семен Дежнев“ (2 200 л. с.).

Капитан В. И. Воронин.

Еще издали, подходя вместе с начальником экспедиции, профессором О. Ю. Шмидтом, на катере к борту „Сибирякова“, я увидел на спардеке знакомую фигуру капитана Владимира Ивановича Воронина. Владимир Иванович долго колебался, принять ли ему предложение итти капитаном на „Сибирякове“ — и до самого моего приезда в Архангельск я не знал, как он решил этот вопрос. Увидя его теперь на „Сибирякове“ отдающим распоряжения своим помощникам, я был очень обрадован и горячо пожал его большую сильную руку. Лучшего капитана для нашего ответственного полярного рейса нельзя было найти.

Огромный опыт арктических плаваний на ледокольных пароходах, светлый ум и абсолютный авторитет не только среди своих подчиненных, но и вообще среди моряков, сделали имя капитана Воронина широко известным далеко за пределами его родного севера.

С Владимиром Ивановичем мне приходилось плавать в высоких широтах Арктики в 1929 и 1930 гг. на „Седове“, и я всегда удивлялся его поразительному чутью, благодаря которому он легко и быстро решал самые сложные „ледовые задачи“ и нередко выводил корабль из положения, казавшегося безвыходным. Полярный капитан должен быть одновременно и крайне осторожным и очень дерзким. При этом никаких определенных правил, когда нужно быть осторожным и когда следует рискнуть, в условиях полярного плавания не существует — почти все познается „нутром“. И это „нутро“ Владимира Ивановича никогда не обманывало. Когда Владимир Иванович уводил меня теперь в свою каюту, чтобы порассказать как идут дела, последние сомнения оставили меня: с этим человеком успех будет, он не может не быть! Мне казалось, что в смотревших на меня светлых глазах помора я прочел ту же уверенность.

Оказались на „Сибирякове“ и другие моряки, знакомые мне по плаваниям „Малыгина“ и „Седова“, в их числе старший штурман Юрий Константинович Хлебников и старший механик Матвей Матвеевич Матвеев. Вот люди, на которых можно положиться как на скалу. Такие не подкачают! Зато небольшое разочарование пришлось мне испытать, когда гостеприимный капитан пригласил меня в кают-кампанию подкрепиться с дороги. Вместо неразлучного с Ворониным и „Седовым“ стюарта Ивана Васильевича Екимова я увидел новое лицо. Кто бы ни был этот новый, Ивана Васильевича он, конечно, не заменит, это я знал твердо. Такого неутомимого и преданного своему делу и кораблю стюарта едва ли видел какой-нибудь из бесчисленных пароходов, бороздящих мировой океан. Воронин рассказал мне, что у Ивана Васильевича не хватило сил расстаться с „Седовым“, с которым он буквально сросся. Напрасно Владимир Иванович уговаривал И. В. Екимова перейти на „Сибирякова“, влюбленный в „Седова“ стюарт и слышать об этом не хотел: „Уходить с счастливого судна? Да ни за что на свете! И как это только вы, Владимир Иванович, могли изменить „Седову“!“ Иван

Васильевич был несомненно прав: „Седов“ — счастливое судно я мог убедиться в этом, плавая на нем в 1929 и 1930 гг. Но отчего же и „Сибиряков“ не может стать счастливым? И, в конце-концов, кто делает судно „счастливым?“ Ведь все те же люди, тот же Воронин, те же Екимовы, Хлебниковы, Матвеевы...

На „Сибирякове“, как и полагается на судне, уходящем в далекое полярное плавание, суматоха стояла несусветная. Тяжкое это дело — подготовка полярной экспедиции. Я думаю, что если заниматься этим делом из года в год, то пожалуй в конце-концов можно излечиться от „полярного яда“ и расстаться с Арктикой навсегда. Нансен любил указывать, что успех экспедиции почти на сто процентов зависит от предвидения всяких обстоятельств в период подготовки экспедиции. Я согласен с Нансеном, но вместе с тем утверждаю, что не все можно предвидеть. Как, например, организовывая экспедицию на „Сибирякове“, можно было учесть, что железнодорожные умники перепутают Архангельск с Астраханью и направят заказанные нами в Одессе овощи на Каспий? А без овощей в Арктику не пойдешь! Изволь-ка выкарабкаваться из этого положения в Архангельске, где в июле своих овощей почти не бывает! „Неполадки“ происходят, конечно, не с одними только овощами — всюду обнаруживаются прорехи, которые надо на спех ликвидировать. Между тем время не терпит: путь впереди длинный, и отход „Сибирякова“ назначен на 25 июля. Никто, начиная от начальника экспедиции, в эту официальную дату не верит, но громко высказывать свое неверие в таких случаях не принято. Впрочем, опоздание на несколько дней тайно уже учтено в оперативном плане экспедиции. Но это опоздание может выразиться только тремя-четырьмя днями, иначе оно будет уже угрожать успеху экспедиции.

Пуще всех в этой предвыходной толчее достается О. Ю. Шмидту, завхозу П. Г. Малашенко и помощнику по административной части И. А. Копусову. Шмидт беспрестанно заседает в различных учреждениях, „увязывает неувязки“ и дает молнию за молнией, загрузив архангельский телеграф до отказа. Нужно сказать, что правительственные и общественные организации Северного края оказали экспедиции исключительно энергичную поддержку, без которой мы не могли бы своевременно выйти в море. Многое, что с разных концов Союза ползло со скоростью черепахи по железнодо-

рожным путям в Архангельск и явно опаздывало, было предоставлено нам местными организациями.

Малашенко не спит четвертую ночь, в Архангельске он уже успел обрасти колючей бородой, глаза его блестят лихорадочно, и он, несомненно, страшен. Но этот дикий вид его нам на пользу — Малашенко достает то, что достать кажется невозможным и в чем обычному смертному безусловно отказали бы. Он ходит в каком-то трансе, говорит мало и на указания начальника отвечает только коротким „есть“ — и делает это „есть“. Нервный Копусов бродит тенью, и глядеть на него жутко — доживет ли до выхода в море? Если Малашенко удается иногда вздремнуть минут на пять-десять, хотя бы прислонившись в трюме к ящику, до ближайшего окрика „полундра“, — то для Копусова никакой отдых уже невозможен: вихрь великих комбинаций и исканий выхода из положения безвыходного беспрерывно носится в его мозгу. Руки его трясутся, походка стала нетвердой. Да, надо скорее в море!

Однако, в этой сутолоке не все трагично, случаются и веселенькие дела. Вот, например, при погрузке на „Сибирякова“ табаку (предмет первой необходимости для всякого уважающего себя полярника) оказалось, что ящики с папиросами лучших сортов предусмотрительно увез уже с собой на Землю Франца-Иосифа начальник научно-исследовательской станции в бухте Тихой, покинувший Архангельск в первой половине июля. Так как на складе имелись еще другие папиросы, правда худшего качества, то сибиряковцы приняли этот сюрприз довольно добродушно, а некоторые даже похваливали франц-иосифского начальника — хозяйственный, мол, мужик.

Наш молодой каррикатурист Ф. П. Решетников воспользовался этим случаем, чтобы блеснуть своим талантом, и вывесил в кают-компании рисунок: хозяйственный начальник Земли Франца-Иосифа шествует по торосистым льдам и тащит за собой нарту-тройку (папиросы „Тройка“); опасаясь погони, он прикрепил к задней мясистой части своего тела пропеллер, который помогает ему утекать на Землю Франца-Иосифа.

Каррикатура Решетникова имела у сибиряковцев шумный успех.

Кстати, несколько слов об этом участнике экспедиции, комсомольце Решетникове. Он принимал в экспедиции участие в качестве каррикатуриста. Читатель, наверное, удивится:

„слыханное ли это дело, в полярной экспедиции специальный каррикатурист! Невозможно!“ Нет, читатель, оказывается — возможно. А попал Решетников в нашу экспедицию следующим образом. Почувствовав себя во власти полярного микроба и решив пробраться в Арктику во что бы то ни стало, Решетников первым делом постарался познакомиться с начальником экспедиции, профессором О. Ю. Шмидтом. Для этого он встал у дверей редакции Большой Советской Энциклопедии, где тогда работал О. Ю. Шмидт, и начал терпеливо ожидать выхода профессора, наружность которого была Решетникову хорошо знакома по многочисленным портретам в журналах и газетах. Когда Шмидт, наконец, показался, Решетников стал следовать за ним по пятам, на ходу набрасывая портрет профессора.

Закончен был этот портрет в трамвае, на который, к счастью молодого каррикатуриста, сел О. Ю. Шмидт.

На следующий день Решетников явился к О. Ю. Шмидту в редакцию Энциклопедии и, вынув сделанный рисунок, преподнес его профессору со словами: „Я — комсомолец Решетников. Меня знает Муханов, ваш спутник в экспедиции 1930 г. Хочу ехать с вами на „Сибирякове“, готов исполнять любую работу“. Федино дело, однако, с треском провалилось, и он получил дружеский, но твердый отказ. Решетникова это не смутило — не все же удается сразу! — и когда члены экспедиции выезжали из Москвы в Архангельск, он преспокойно сел вместе с ними в вагон. В Архангельске Решетникову пришлось вторично выслушать отказ. Тогда он взялся за карандаш и краски и развил лихорадочную деятельность. Через несколько дней целая стена кают-компании на „Сибирякове“ была увешана результатами его творчества. Эти рисунки, большею частью остроумные шаржи на участников экспедиции, имели большой успех. Не раз Отто Юльевич и другие члены экспедиции останавливались перед рисунками и хохотали от души. Акции Феди несомненно пошли на повышение. „Владимир Юльевич, — обратился он ко мне, — я ничего не прошу у вас, только поговорите обо мне с Отто Юльевичем“. — Я обещал.

Но что я в сущности мог сказать в его пользу? „Славный парень Решетников, жаль его, что не может попасть в экспедицию“ — этим ограничилась моя заступническая речь.

„Да. . . — согласился Отто Юльевич, — „трудно устроить. Притом места у нас на ледоколе нет совершенно.“. „Место

уже найдено, — вмешался тут Муханов, — Федя на все условия согласен". „Так, так" — ответил Шмидт. В виду того, что это было не нет, нет, — Решетников и Муханов сейчас же истолковали этот ответ как согласие взять Федю в экспедицию. Отто Юльевич против такого толкования не возражал. Решение вопроса, на какую должность можно зачислить Решетникова (должность художника была уже занята Л. В. Кантаровичем), также было подсказано Мухановым: Федю назначили библиотекарем, и, кроме того, он должен был помогать научным работникам, главным образом во время драгировок и добывания проб морского грунта. Официально Решетникова приняли только до Северной Земли, где он должен был перейти на „Русанова". Но когда мы были у Северной Земли, никто уже об этом не помнил, и таким образом Решетников стал первым карикатуристом, совершившим плавание северовосточным проходом. Жалеть о том, что мы уступили настойчивости Решетникова, не приходилось. Он действительно выполнял все, что только от него требовали, а во время тяжелых авральных работ, где требовалась физическая сила, Федя был неизменно в первых рядах. В такие же дни, когда ледокол стоял во льдах, выжидая пока не рассеется туман, или когда он спокойно шел открытым морем, из твиндечного помещения то и дело раздавались звуки джаз-флейты, на которой Федя артистически высвистывал фокс-троты. Весельчак он был отменный. Выполнявшиеся им, при обязательном участии Муханова, плясовые номера также вызывали среди сибиряковцев шумные одобрения.

В подготовке экспедиции деятельное участие принимали также жены участников экспедиции, собравшиеся на проводы „Сибирякова" в немалом количестве. Я говорю — деятельное, потому что видел их постоянно суетящимися, насколько же их помощь была реальна, решить не берусь. Судя по всему, желание их поскорей подготовить судно к выходу и тем самым приблизить момент прощания с мужьями было искреннее и горячее. Особенно запечатлелась у меня в памяти жена секретаря экспедиции Л. Ф. Муханова, соединившая свою жизнь с этим безнадежно зараженным арктическим зудом комсомольцем незадолго до экспедиции. День и ночь ее можно было видеть хлопочущей на палубе, где она в своем длинном вечернем платье являла странный контраст с господствовавшей на судне грязью и беспорядком. На прощание она подарила своему мужу „Пушоню" — небольшого шпица с белоснежной

шелковой шерстью, наказав внимательно ухаживать за собаченкой. Впоследствии я мог убедиться, что Муханов выполнял этот приказ добросовестно — „Пушоня“ ходил всегда сытый и чистый.

Мы, гидрологи, правда, не очень любили этого пса, ибо с самого момента выхода в море „Пушоня“ решил, что „улицу“ на „Сибирякове“ представляет проход перед гидрологической лабораторией.

Джаз-дирижер Федя Решетников.

Вещественные доказательства такого умозаключения „Пушони“ гидрологи нередко обнаруживали, спускаясь с палубы в лабораторию, и — увы! — обычно обнаруживали сперва ногами, а потом глазами. „Пушоне“ не посчастливилось стать первым шпицем, проделавшим этот великий морской путь.

В Сибирском море он сдох от чумы, занесенной на судно архангельским „Бобиком“, которого не задолго до выхода „Сибирякова“ в море подобрал один из мягкосердечных матросов.

Жены сибиряковцев постоянно донимали меня вопросом, пройдем ли мы в одно лето в Тихий океан, или зазимуем? Я всегда отвечал, что благоприятный ледовой прогноз позволяет утверждать, что „Сибиряков“ не зазимует. Кажется, они мне не очень верили, считая, повидимому, что я изрекаю пророчества по „наитию свыше“. Это я заключаю из того, что большинство жен задавали мне этот вопрос по несколько раз в день. Впрочем, может быть мой ответ не удовлетворял их, и им было бы приятнее услышать предсказание о зимовке „Сибирякова“? Но

не думаю — все они были такие славные и такими верными глазами смотрели на своих мужей, готовившихся в далекое плавание. Как бы то ни было, никогда раньше мне не приходилось удовлетворять столько запросов по части ледовых прогнозов, как в эти последние дни перед выходом „Сибирякова“.

Хотя нам и помогали жены участников экспедиции, нагрузка и подготовка ледокола к выходу в море затягивалась. „Ох, трудно от стенки оторваться“ — не раз сетовал капитан Воронин. Назначенный день выхода — 25 июля — уже прошел, а грузы для экспедиции все продолжали прибывать. Я не видел еще ни одной большой полярной экспедиции, которая вышла бы в море, дождавшись всего, что значится в списках. Настает момент, когда терпение лопается, и начальник заявляет: „Довольно! Чорт с ним, с этим грузом, обойдемся и без него“. Так было и теперь. Наше терпение иссякло 27 июля, и выход был назначен на следующий день. На этот раз мы не дождались весьма существенного груза — самолета. Он вылетел из Ленинграда под управлением летчика И. К. Иванова, но, не долетев до Архангельска, имел вынужденную посадку на р. Онеге, вследствие порчи мотора. Мы выслали в Онегу на морском катере новый мотор и просили И. К. Иванова догонять „Сибирякова“ лётом. Местом встречи ориентировочно был назначен остров Диксон.

Итак, день выхода настал. Хороший день. Он должен был открыть новую страницу в истории завоевания Арктики. Это знали и чувствовали не только мы, сибиряковцы, но и вся огромная толпа, собравшаяся на пристани, чтобы напутствовать „Сибирякова“. Уверенность в победе позволяла легко и радостно принять те торжественные и вместе с тем теплые проводы, которые нам устроила общественность Архангельска. Около „Сибирякова“ кружились расцвеченные флагами яхты и катера, гремела музыка... Стоя у борта и любуясь этой необычной праздничной картиной, я все-таки немного завидовал Амундсену, когда он в 1903 г. выходил из Норвегии в плавание северозападным проходом. Амундсен скрывался тогда от свирепых кредиторов, и потому ни о каких проводах не могло быть и речи. Тайком, ночью, в проливной дождь великий норвежец поднялся со своими шестью спутниками на борт маленькой „Иоа“, суденышко отшвартовалось, и полярные исследователи, никем не замеченные, вышли в море...

В тот самый момент, когда сходни были уже сняты, и „Сибиряков“ медленно отходил от стенки, мне с пристани

перебросили две телеграммы. Первая была от редакции „Известий ЦИК“: „Дорогому Владимиру Юльевичу редакция Известий шлет горячий привет и наилучшие пожелания. Выражаем уверенность, что советский флаг, поднятый на ледоколе, на котором плавает ветеран социалистического освоения советского сектора Арктики, одержит победу над стихией“. Эта телеграмма меня очень тронула, инициатором ее несомненно был мой друг и соплаватель на „Малыгине“ в 1928 г. А. Н. Гарри. Вторая телеграмма тронула меня не менее. Она была от жены.

За час до отхода.

До бара Северной Двины мы добрались не так скоро, как думали. Сперва пришлось остановиться около баржи, которая подвезла нам аммонал; отказаться от этого груза нельзя было никак — в борьбе со льдами он мог сослужить нам большую службу. Вторая задержка произошла у Чижовки, где провожающие жены должны были окончательно проститься со своими мужьями. Процедура достаточно сложная, а потому требующая времени. Когда катер с верными подругами сибиряковцев наконец стал отчаливать, нам крикнули оттуда, что одной жены не хватает. После долгих поисков нашли недостающую в одной из кают вместе с мужем. Побледневшая, она вышла с чемоданом в руке, два других нес за нею ее муж. Странно... все остальные жены оставили свой багаж в Архангельске и явились провожать нас с одними сумочками в руках. Что там, в этих трех чемоданах, уж не годовой ли запас одежды и белья?...

На баре нам грозила новая задержка. С нашей осадкой в 25 фут мы могли пройти бар только в полную воду, а до этого момента оставалось еще добрых три часа. Капитан ждать не захотел и решил „перетащиться“ через песчаную мель бара. Струя воды, образующаяся от работы винта, промыла канал в мягком илисто-песчаном грунте, и мы легко преодолели это последнее препятствие, отделявшее нас от моря.

На следующий день мы были уже в горле Белого моря. Солнце пекло, было тихо и море лежало как зеркало. По случаю пересечения полярного круга В. И. Воронин рассказал нам следующий забавный случай. В свое время Комиссариат Труда издал постановление, по которому судовой состав, плавающий севернее полярного круга, имеет право на дополнительный отпуск. В виду большого числа рейсов на Мурман и Печору (проходящих в большей своей части севернее полярного круга) Северной конторе Совторгфлота это постановление показалось слишком невыгодным, и она возбудила ходатайство „о перенесении полярного круга дальше на север“. В настоящее время моряки, плавающие по мурманской и печорской линиям, дополнительным отпуском не пользуются, а потому — чего доброго — полярный круг, из уважения к Совторгфлоту, действительно был сдвинут к северу. Впрочем, на картах, лежащих в штурманской рубке „Сибирякова“, полярный круг всюду значился на старой неизменной широте — $66^1/_2°$ N, — а потому мы были вправе не считаться с перенесением полярного круга (если таковое имело место). Это было на̀ руку „полярным волкам“ на „Сибирякове“, решившим воспользоваться теплой погодой. Когда ледокол приближался к роковой линии в горле Белого моря, они не замедлили объявить, что по старому морскому обычаю каждый, кто в первый раз пересекает полярный круг, должен — если он сам себя уважает — выкупаться в море. Первой жертвой был намечен наш инженер-подрывник Б. Ю. Малер. Не желая итти наперекор доброму морскому обычаю (кстати сказать, такой обычай существует только в отношении экватора), Малер стал скидывать с себя одежду. Его удержали в тот момент, когда он, стоя на фальшборте, уже готов был броситься в море. Несколько ведер холодной воды на голову ему все же досталось.

30 июля справа от линии курса показался темный массив Канина Носа — мы были у входа в Ледовитое море. Об этом

один из научных сотрудников сообщил по радио своей престарелой матери в Ленинград. Радиотелеграмма была весьма лаконичная: „огибаем Канин Нос“, но, как впоследствии оказалось, она взволновала старушку необычайно. Дело в том, что на пути в Ленинград текст телеграммы, по неизвестной причине, увеличился на одну роковую букву, и телеграмма была доставлена адресату в следующем виде: „погибаем Канин

Последний привет от верных друзей.

Нос“. Я далек от того, чтобы подозревать в этой игре слов сибиряковских радистов, это было несомненно делом какого-то шутника на „Большой земле“. Нашим радистам — Е. Н. Гиршевичу и Э. Т. Кренкелю — сейчас не до шуток. Они завалены работой по горло, и из радиорубки день и ночь раздается стук телеграфного ключа. И не удивительно — ведь у нас на борту семь корреспондентов! Професиональный корреспондент, впрочем, только один — Б. В. Громов, остальные „любители“. Официальные корреспонденции (в Известия ЦИК и ВЦИК) дает сам начальник экспедиции, кроме него в газеты корреспондируют писатель С. А. Семенов, секретарь экспедиции Л. Ф. Муханов, кинорежиссер В. А. Шнейдеров, инженер

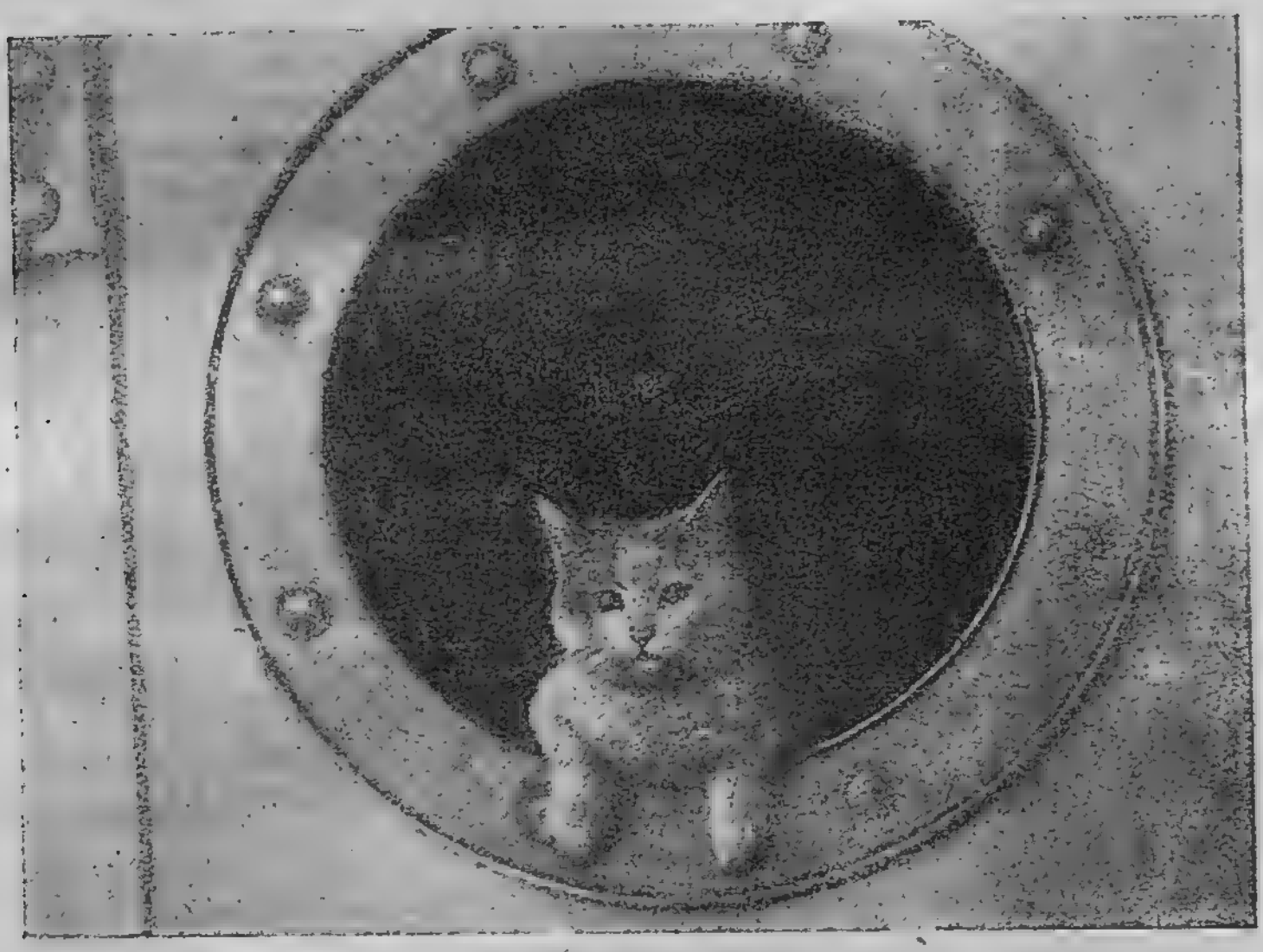
Б. Ю. Малер и матрос П. Адаев. В первые дни плавания и автор этих строк был в числе „пишущих“, посылая корреспонденции в газету „Водный Транспорт“, но уже в Карском море он решил воздержаться от этого из сострадания к сибиряковским радистам. Возможно, впрочем, что им руководило не одно сострадание, но и некоторая боязнь испортить отношения со славными радистами, ибо нередко автор видел, как

Е. Н. Гиршевич.

во время обеда то Гиршевич, то Кренкель кидали мрачные, но красноречивые взгляды на пишущую братию. Да и действительно, нельзя было не впасть в черную меланхолию, когда изо-дня в день приходилось насыщать эфир перлами журналистики вроде следующей корреспонденции (см. „Вечернюю Красную Газету“ от 7 августа 1932 г.): „Рассекая стальным форштевнем изумрудно-зеленые волны, точно по ровному и гладкому паркету, мчится ледокол „Сибиряков“ к выходу в Ледовитый океан. В густой нависшей мгле, время от времени оглашая воздух хриплым ревом гудка, пробирается ледокол к Канину Носу. Кругом, куда ни кинешь взор, — вода,

бесконечные разливы тумана. Завтра утром „Сибиряков“ будет рассекать синие волны Полярного моря“. Бедные Гиршевич и Кренкель! Пожалуй вы были единственные на „Сибирякове“, кому действительно приходилось иногда туго!

Научные работы, если не считать ежечасных гидрологических наблюдений над поверхностным слоем моря и метеорологических наблюдений, не требовавших остановки — на



Пассажир, имя которого в судовой роли не значится.

„Сибирякове“ пока еще не начинались. В целях экономии времени исследовательские работы должны были начаться только в северной части Карского моря. Поэтому, пока „Сибиряков“ шел по Баренцову морю, времени у научных работников было много. Чтобы использовать его, было решено провести цикл научно-популярных лекций для команды и ударников экспедиции. На мою долю выпал ряд лекций по истории плаваний северовосточным проходом.

Архангельская областная библиотека
БИБЛИОТЕКА Совхоза
Инв № 3857
„ГОРКИ ЛЕНИНСКИЕ“
М119586О

2 ЛЕКЦИЯ В ТВИНДЕКЕ

„Хорошо известно, что Двина несется в стремительном течении к северу, и что море там имеет такое огромное протяжение, что, держась правого берега оттуда вероятно можно добраться на кораблях до Китая".

Павел Иовий Новокомский, со слов московского толмача Дмитрия Герасимова (1525 г.).

ПЕРЕД экспедицией на „Сибирякове" была поставлена задача проложить северный морской путь из Атлантического океана в Тихий. Эта задача не новая и встала она перед человечеством еще более 400 лет тому назад. В те времена, т. е. в конце XV века, наиболее могущественными морскими державами были Португалия и Испания. Португальцу Васко де-Гама принадлежит честь открытия морского пути в Индию вокруг южной окопечности Африки, а португалец Фернандо Магеллан, состоявший на испанской службе, открыл путь на дальний восток вокруг южной оконечности Америки. Эти морские пути имели исключительно большое значение, и именно на них в большой степени основывалось экономическое и политическое могущество Португалии и Испании, которые являлись фактическими хозяевами мирового океана. В 1493 г. римский папа Александр VI издал буллу, по которой западное полушарие земли считалось находящимся в сфере влияния Испании, а восточное — в сфере влияния Португалии. Эта же булла запрещала всем другим народам пользоваться морским путем в Индию и Китай вокруг южной оконечности Африки, без особого разрешения Португалии и Испании. Так как торговля с востоком давала громадные прибыли, то от монополии португальцев и испанцев над южными морскими путями в Индию и Китай, естественно, страдали другие страны, прежде всего Англия и Голландия. Поэтому понятно, что именно в этих странах зародилась мысль найти другой

путь в Индию, путь, который огибает материки не с юга, а с севера.

Из Европы можно попасть Ледовитым морем в Китай, либо огибая северные берега Азии, либо северные берега Америки. Первый путь получил название северовосточного прохода, второй — северозападного прохода. Попытки найти северозападный проход в Индию начались несколько раньше, чем поиски северовосточного прохода, и пионером здесь явился итальянский мореплаватель Джиовани Кабот, значительную часть своей жизни проведший в Англии, где он назывался Джоном Каботом. Свое первое плавание на запад Джон Кабот совершил в 1497 году (т. е. за год до открытия Колумбом Америки), когда он достиг берегов Северной Америки несколько южнее Нью-Фаундленда. О результатах второй экспедиции, предпринятой Джоном Каботом с целью отыскания северозападного пути в Индию, ничего не известно и эта экспедиция, повидимому, пропала бесследно.

С предложением найти северовосточный проход на дальний восток впервые (в 1527 году) выступил англичанин Роберт Торн, но его проект не был осуществлен. Первая экспедиция, имевшая целью пройти северовосточным проходом в Китай и Индию, была организована сыном Джона Кабота — Себастьяном Каботом. Своим планом он сумел заинтересовать богатых английских купцов и образовал „Общество купцов-изыскателей для открытия стран, земель, островов, государств и владений неведомых и доселе морским путем не посещенных". Позже это общество, председателем которого состоял Себастьян Кабот, было известно под названием „Московская компания".

Начальство над первой экспедицией, отправленной этим обществом северным морским путем на восток, было поручено Гуго Виллоуби, знатному дворянину, но неважному мореходу. Экспедиция, в составе трех кораблей, покинула Англию в 1553 году. Проводы этой первой в истории экспедиции северовосточным проходом были обставлены весьма торжественно. Один очевидец описывал выход судов Виллоуби следующим образом: „Большие корабли буксировались по реке лодками. Матросы были одеты в светлоголубые или небесного цвета костюмы и крики их наполняли воздух. Кто стоял на корме корабля и жестами прощался со своими друзьями, кто выходил на люк, кто взбирался на ванты или на марс. Народ стекался со всех сторон и густыми толпами стоял на берегу. Корабли салютовали пушечными выстрелами, так что зазвучали вершины холмов, а долины отвечали им эхом".

Плавание экспедиции было, однако, неудачно. Около Нордкапа один из кораблей, „Edward Bonaventure“, во время сильной бури разлучился с другими судами, которые, дойдя только до острова Колгуева, повернули обратно и зазимовали в устье реки Варсины на восточном Мурмане. Эта первая зимовка экспедиции на далеком севере кончилась трагически. Вся команда в числе 63 человек, погибла — вероятно от холода и цынги. В следующем году русские промышленники обнаружили место зимовки экспедиции, где нашли оба корабля с трупами замерзших людей. Был найден также дневник Виллоуби, но он не помог выяснению обстоятельств гибели экспедиции. Третий корабль экспедиции „Edward Bonaventure“, которым командовал Ричард Чанслер, постигла лучшая участь. Чанслер дошел до устья Северной Двины и завязал здесь торговые сношения с русскими.

Следующая экспедиция для отыскания северовосточного прохода была отправлена „Московской компанией“ в 1556 году на небольшом корабле „Searchthrift“ под командой Стефана Борро, который до этого служил старшим штурманом на корабле Чанслера. Отправляя эту вторую полярную экспедицию, престарелый Себастиан Кабот (ему уже было более 80 лет) устроил ей проводы, причем, как рассказывает один современник, „добрый старый джентельмен, от радости видеть такую готовность к предприятию, сам принял участие в плясках среди веселого общества“. Борро удалось дойти только до Югорского Шара, где льды преградили маленькой „Searchthrift“ дальнейший путь на восток.

В 1578 году Московская компания отправила новую экспедицию, которой, повидимому, удалось дойти до устья Оби, так как несколько позже стало известно, что какое-то английское судно село здесь на мель, причем вся команда была перебита ненцами. История сохранила нам только имена трех участников этой экспедиции — Бассендайн, Вудкук и Броун.

В 1580 году Московская компания отправила новую экспедицию с целью достигнуть „стран и владений могущественного принца императора китайского, а также городов Камбалу (т. е. Пекин) и Квинсей“. В состав экспедиции входило два очень небольших корабля, находившихся под командой опытных моряков Артура Пита и Чарльза Джекмена. Экспедиции удалось через Югорский Шар проникнуть в Карское море. Встреченный в Карском море лед явился для крошечных судов непреодолимой преградой и отважным мореплавателям

пришлось вернуться в Европу. Пит и Джекмен были первыми англичанами, побывавшими в Карском море. До этого из иностранцев в Карском море бывал только голландец Оливер Брюнель, ходивший на русской ладье из Печоры в устье Оби.

Вскоре после экспедиции Пита и Джекмена инициатива в организации экспедиций для отыскания северовосточного пути переходит к Голландии, которая, освободившись от испанцев, стала сильной морской державой. Соблазненные заманчивой перспективой участвовать в выгодах непосредственной торговли с Индией и Китаем, голландские купцы не пожалели денег и снарядили в 1594 году арктическую экспедицию в составе четырех судов. Два корабля — „Лебедь“ под начальством Тетгалеса и „Меркурий“ под командой Ная — должны были проникнуть в Карское море через один из проливов у Вайгача, остальные же два („Посланник“ и промысловая шлюпка), под начальством Виллема Баренца, избрали, по совету географа Планциуса, путь вокруг северной оконечности Новой Земли. „Лебедь“ и „Меркурий“ прошли через Югорский Шар в Карское море и достигли устья реки Кары. Баренц-же на „Посланнике“ поднялся вдоль западных берегов Новой Земли на север до широты 77°55′, где непроходимые льды заставили его повернуть обратно. До Баренца никому еще не удавалось забираться на север так далеко.

Вернувшись в Голландию, мореплаватели поведали о том, что они через Югорский Шар вышли в открытое море (Карское). Многим казалось тогда, что вопрос о возможности пройти северовосточным проходом в Китай уже разрешен, а потому немедленно была организована новая экспедиция, которая должна была начать торговые сношения по вновь открытому пути. Экспедиция, в которой снова участвовали Баренц, Най и Тетгалес, в составе шести судов, нагруженных товарами, покинула Голландию в июле 1595 года и через месяц была у западного входа в Югорский Шар, который оказался забитым льдом. Дождавшись очищения пролива, голландские суда вышли в Карское море, но дальше острова Местного из-за льдов пройти не могли. На совещании командиров судов было решено отказаться от дальнейших попыток плыть на восток и, несмотря на возражения Баренца, настаивавшего на продолжении плавания, экспедиция вернулась в Голландию.

Так как обе голландские экспедиции не разрешили вопроса о проходе северным морским путем в Китай, то это в значительной мере охладило пыл частных предпринимателей.

И только после того как правительством была назначена премия в 25000 гульденов за открытие северовосточного прохода, амстердамские купцы решили снарядить еще одну экспедицию на север в составе двух судов. Командиром одного корабля был назначен Ян Рейп, а начальствование другим судном было поручено Якову ван-Гемскерку. Назначить начальником Баренца, вероятно, побоялись, зная его смелый и решительный характер. Баренц все же решил участвовать в экспедиции, приняв должность штурмана на корабле Гемскерка. По выражению известного немецкого географа Гельвальда, Баренц был „душой всего предприятия и фактически руководство было в его руках".

В конце июня 1596 года суда экспедиции были около Шпицбергена, где они разделились. Рейп полагал, что путь в Китай нужно искать к северу от Шпицбергена, Баренц же настаивал на том, чтобы итти к Новой Земле и, обогнув ее с севера, следовать на восток. Обогнуть северную оконечность Новой Земли, названную Баренцом мысом Желания, экспедиции удалось, но вскоре затем судно Баренца было затерто льдами у северовосточного берега Новой Земли и сильно повреждено. Экспедиции пришлось зазимовать на берегу небольшой бухты, названной Ледяной Гаванью.

Полярная зимовка голландцев — первая в такой высокой широте — протекала в тяжелых условиях. В наскоро сколоченном из сырого плавника доме стоял нестерпимый холод, от которого голландцы страдали тем более, что у них не было надлежащей одежды. С продовольствием дело обстояло тоже не блестяще и уже осенью пришлось сильно сократить паек. К счастию, медведи посещали голландцев часто, ели также песцов. Все же уже зимою несколько человек заболело цынгой.

В начале мая льды, под влиянием северозападных ветров, отнесло от берега, и голландцы стали подумывать о возвращении на родину. Обратное плавание надо было совершить на шлюпках, так как судно было в безнадежном состоянии. Голландцы выкопали из-под снега свою большую шлюпку и, чтобы отремонтировать ее, стали тащить к дому. „Мы силились приволочь ее к дому" — записал в своем дневнике участник экспедиции де-Веер, „но это не удавалось, так как мы были слишком истощены и слабы. Видя что изнемогаем, мы пали духом. Тогда капитан стал ободрять нас и сказал, что нужно сделать то, что даже выше наших сил, потому что жизнь наша зависит от этого. „Ибо, — сказал он, — если мы не про-

тащим и не исправим шлюпку, то нам придется остаток жизни провести в качестве граждан Новой Земли и быть здесь похороненными".

В середине июня голландцы покинули место зимовки. Баренц был тяжело болен. Он скончался, когда мореплаватели огибали Ледяной мыс. „Смерть Баренца очень опечалила нас" — записал де-Веер, „потому что он был нашим главным руководителем и единственным, знающим штурманское дело".

Масштаб 1:150000

Зимовка Баренца.

В почти непрерывной борьбе со льдами шлюпки голландцев достигли в конце июля острова Междушарского на юго-западе Новой Земли, где встретили две русские ладьи. Русские снабдили голландцев, которые все сильно страдали от цынги, продовольствием и оказали им всякого рода помощь. В начале сентября голландцы прибыли в Колу, и в ноябре были в Голландии.

Попытка Рейпа пройти на дальний восток со стороны Шпицбергена также кончилась неудачей.

После Баренца Голландия предприняла еще три попытки найти северовосточный проход (ван-Керкховн 1609, Ян Майн 1610 и Корнелий Босман 1625), но все они не увенчались

успехом; в лучшем случае суда доходили до южного входа в Карское море. В начале XVII века попытка пройти северным морским путем в Индию была еще раз сделана Московской компанией, отправившей экспедицию под начальством знаменитого мореплавателя Генри Гудсона. Однако, дальше Новой Земли ему пройти не удалось.

Последняя попытка, сделанная в XVII веке, с целью найти северовосточный проход, была предпринята капитаном английского флота Джоном Вудом и капитаном Флоусом. В 1676 году они покинули Англию на двух судах и дошли до полуострова Адмиралтейства на Новой Земле. Здесь корабль Вуда сел на каменные рифы и разбился. Люди были спасены подошедшим судном Флоуса.

После экспедиции Вуда всякие попытки пройти северовосточным путем в Тихий океан, предпринимавшиеся Англией и Голландией в течение более столетия, прекратились. Плавание Северным Ледовитым морем из Атлантического океана в Тихий, после стольких бесполезных усилий и жертв, было признано невозможным.

Хотя русским морской путь из Поморья в Обь был хорошо известен уже в начале XVI века, но северовосточным проходом в целом они в те времена не интересовались. Первой попыткой, сделанной русскими для отыскания северовосточного морского пути на дальний восток, можно считать экспедицию штурмана Федора Розмыслова в 1768—1769 годах. Главной целью этой экспедиции было исследование Маточкина Шара и прилежащей части Новой Земли, но вместе с тем в данной Розмыслову инструкции предлагалось, в качестве попутной задачи, „примечание сделать, не будет ли способов впред испытать с того места (т. е. Новой Земли) восприять путь в Северную Америку“. В распоряжении Розмыслова находилась кочмара (небольшое судно, грузоподъемностью около 8 тонн), которая начала течь уже вскоре по выходе из Архангельска. „Наше судно“ — писал Розмыслов, — „противными ветрами ходит весьма не обыкло; неспособность оного известна, и ничего доброго надеяться не можно“. Перезимовав в Маточкином Шаре, Розмыслов в августе 1769 года вышел в Карское море и взял курс на восток, но уже в 33 милях от Новой Земли льды преградили мореплавателям путь. „С верху мачты водяного проспекта не видно“ — записал Розмыслов в судовом журнале, — „между тем судно льдами повредило и сделалась в нем немалая течь; чего для согласно положили,

дабы с худым судном не привести всех к напрасной смерти, поворотить по способности ветра к проливу Маточкину Шару". Вскоре кочмара стала совсем разваливаться и возвращаться в Архангельск пришлось на случайно встреченном промысловом судне.

Через 100 с небольшим лет после экспедиции Розмыслова вопрос о северовосточном проходе был поднят Пайером и Вейпрехтом — руководителями австровенгерской экспедиции на судне „Тегеттгоф". Главной целью этой экспедиции было исследование морей и земель, лежащих к северо-востоку от Новой Земли, проход же в Тихий океан северным морским путем являлся программой-максимум или, как указывал Пайер, „идеальной целью" экспедиции. Однако, ни ту, ни другую задачу экспедиции разрешить не удалось и судьба ее сложилась совсем иначе. „Тегеттгоф" был в 1872 году затерт льдами у северозападных берегов Новой Земли и отсюда судно начало дрейфовать в северном направлении, пока его не принесло через год к берегам тогда еще неизвестной земли, названной Пайером и Вейпрехтом Землею Франца-Иосифа. Исследовав значительную часть этого архипелага, экспедиция вернулась в 1874 году в Европу.

В 1875 году известный шведский полярный исследователь А. Е. Норденшельд организовал экспедицию в Карское море, которая имела целью „разрешение вопроса о возможности правильного морского сообщения между северной Скандинавией и устьями Оби и Енисея". Экспедиция, осуществленная на небольшой зверобойной шхуне „Pröven", окончилась блестяще. С целью показать, что удачное плавание „Pröven" не было только счастливой случайностью, Норденшельд снарядил в следующем году новую экспедицию в устье Енисея на судне „Ymer". И эта экспедиция закончилась полным успехом. Тогда Норденшельд решил итти дальше и сделать попытку пройти на судне вдоль всего северного побережья Европы и Азии из Атлантического океана в Тихий, т. е. решить старинную проблему „северовосточного прохода". Целью экспедиции ставились, с одной стороны, разнообразные научные исследования на северных берегах Сибири и в омывающих их водах, с другой стороны — освещение вопроса о возможности установления вдоль всего побережья Сибири более или менее правильного судоходства. Широко задуманная экспедиция Норденшельда финансировалась шведским королем и капиталистами О. Диксоном и А. Сибиряковым (именем которого

назван наш ледокол). Для экспедиции был приобретен сделанный из дуба зверобойный пароход „Вега“ и, кроме того, в качестве вспомогательного судна, специально для экспедиции был построен небольшой пароход „Лена“.

„Вега“ покинула Швецию 4 июля 1878 года и, зайдя на пути в Тромсё направилась к Югорскому Шару.

В Карском море год был в ледовом отношении чрезвычайно благоприятным, и экспедиция, почти не встретив льда, в августе достигла острова Диксон. К востоку от этого острова состояние льдов оставалось попрежнему благоприятным. 14 августа „Вега“ бросила якорь у западного берега острова Таймыр, где густой туман задержал экспедицию на четверо суток. Туман преследовал экспедицию и дальше и не позволил нанести на карту множество островов, то здесь, то там открывавшихся на пути следования „Веги“. 19 августа суда отдали якорь у мыса Челюскина. „Мы достигли великой цели, к которой стремились в течение столетий“ — писал Норденшельд, „впервые судно стояло на якоре у самой северной оконечности Старого Света“. В ознаменование этого события суда расцветились флагами, а мысу Челюскину салютовали из пушки, что обратило в бегство медведя, вышедшего поглазеть на невиданных гостей. У мыса Челюскина Норденшельд видел большую стаю гусей, которая, по его мнению, „летела на юг, повидимому с неизвестной полярной земли, расположенной к северу от мыса Челюскина“. Норденшельд не ошибся: земля, о которой он догадывался по перелету гусей, действительно существует. Это — Северная Земля, открытая уже после смерти Норденшельда, в 1913 году.

В море Лаптевых экспедиция встретила тоже благоприятные ледовые условия. На траверзе дельты реки Лены пароход „Лена“, согласно плану, расстался с „Вегой“ и вошел в устье реки, по которой потом поднялся до Якутска. Это был первый пароход, пришедший в Якутск с моря, и население, конечно, горячо приветствовало его. „Вега“ продолжала свое плавание на восток и была 30 августа у острова Большого Ляховского. Предполагавшаяся здесь высадка не удалась, вследствие державшихся у берега льдов. Плавание по Восточно-Сибирскому морю, куда „Вега“ прошла проливом Дмитрия Лаптева, также не представило никаких затруднений. 3 сентября „Вега“ была у Медвежьих островов, восточнее которых состояние льдов резко ухудшилось. Единственный доступный для „Веги“ путь лежал подле самого

берега, в так называемой прибрежной полынье. Образование молодого льда, начавшееся 10 сентября, еще больше затруднило продвижение. Особенно тяжелые льды были встречены в районе мыса Северного, где отдельные перемычки между льдинами приходилось разбивать топорами и ломами. Сделанный здесь опыт взрывания льда порохом не дал желаемых результатов, других же взрывчатых веществ на „Веге“ не имелось. Только 26 сентября „Вега“ была у мыса Онман, а тремя днями позже она оказалась окончательно затертой льдом несколько восточнее Колючинской губы, у селения Питлекай. „День проходил за днем“ — писал Норденшельд — „но никакой перемены в благоприятную сторону не было и я с ужасом убедился, что зимовка — на пороге выхода в Тихий океан — стала неизбежной. Этот неожиданный удар было тем труднее переносить хладнокровно, что мы несомненно избегли бы его, если бы успели прибыть к восточному берегу Колючинской губы несколькими часами раньше“.

После вполне благополучной зимовки, давшей богатый научный материал, „Вега“ продолжала свое плавание 18 июля следующего года, как только вскрылся лед. Вскоре показался мыс Дежнев[1] — крайняя северовосточная оконечность Азии, — а 20 июля „Вега“ была в Беринговом проливе. Северовосточный проход был пройден впервые. Обратный путь „Веги“, который был сплошным триумфом, лежал через Индийский океан, Суэцкий канал и Средиземное море. 24 марта 1880 года „Вега“ пришла в Стокгольм.

Двадцатого мая 1553 года собравшаяся на набережной английского порта толпа шумно провожала суда Виллоуби — первые суда, отправившиеся искать северовосточный проход. Задача, стоявшая перед этими судами, была разрешена только через 326 лет Норденшельдом. Практические результаты своего исторического плавания Норденшельд оценивал очень скромно. В написанном им по поводу похода „Веги“ мемуаре

---

1 Этот мыс раньше назывался Восточным. Название „Дежнев“ было дано ему Норденшельдом в честь казака Семена Дежнева, участника экспедиции Федота Алексеева, впервые прошедшей через Берингов пролив (в 1548 году). Норденшельд, как и большинство историков исследовавших Арктику, полагал, что Дежнев был начальником экспедиции. На самом деле начальником этой экспедиции, впервые выяснившей, что Азия отделяется от Америки проливом, был „торговый человек“ Федот Алексеев из Холмогор, а Дежнев был только прикомандирован к экспедиции для сбора с туземного населения ясака (налога).

он говорит: „Могут ли повторяться ежегодно плавания, какое совершила „Вега“? В настоящее время на этот вопрос еще нельзя ответить ни безусловным „да“, ни безусловным „нет“. Результат нашего опыта можно резюмировать следующим образом. Морской путь из Атлантического океана в Тихий вдоль северных берегов Сибири часто может быть пройден в течение немногих недель на приспособленном для этого пароходе, с экипажем из опытных моряков. Но в целом этот путь, насколько нам сейчас известен режим льдов у берегов Сибири, едва ли будет иметь действительное значение для торговли“. Иной оценки Норденшельд, прошедший северный морской путь с вынужденной зимовкой, конечно, дать не мог.

После экспедиции Норденшельда опять наступает длительный перерыв в исследовании северовосточного прохода, продолжавшийся до 1912 года, когда были сделаны сразу три попытки пройти северным морским путем, все со стороны русских.

Первая русская экспедиция северовосточным проходом была задумана лейтенантом Г. Я. Брусиловым. Она не преследовала научно-исследовательских задач и имела скорее спортивный характер, причем на переходе из Атлантического океана в Тихий участники экспедиции предполагали заняться звериным промыслом. Для своей экспедиции Брусилов приобрел паровую яхту „Св. Анна“, на которой и вышел из Петербурга в августе 1912 года. Тот год был в Карском море чрезвычайно тяжелым в ледовом отношении и, кроме „Св. Анны“, проникнуть в это море не удалось ни одному судну. В начале октября „Св. Анну“ затерло льдами у западного берега Ямала. Первое время судно стояло здесь неподвижно, но затем лед оторвало от берега и „Св. Анну“ понесло на север, в Полярный бассейн. Экспедиция провела в дрейфующих льдах две зимы и весною 1914 года „Св. Анна“ находилась уже севернее Земли Франца-Иосифа, за 82° северной широты. Надежд на освобождение судна не было никаких, между тем продовольствия на судне оставалось уже немного. Тогда штурман „Св. Анны“ В. И. Альбанов решил сделать попытку добраться пешком по пловучим льдам до Земли Франца-Иосифа. Вместе с десятью человеками команды он покинул „Св. Анну“ в апреле 1914 года и после нескончаемых трудностей и лишений добрался до мыса Флоры на Земле Франца-Иосифа, потеряв на пути 9 человек из своей партии. С мыса Флора Альбанов и матрос Конрад — единственные

оставшиеся в живых — были сняты подошедшим сюда судном „Св. Фока“. Судьба самой „Св. Анны“ осталась неизвестной, но вероятнее всего она в конце-концов была раздавлена льдами и затонула. Вопрос, были ли тогда еще живы Брусилов и оставшиеся с ним 12 человек, или они еще до гибели судна перемерли от голода, наверное никогда не будет выяснен.

Еще мрачнее окончилась другая русская экспедиция, имевшая задачей пройти северовосточным проходом и вышедшая в том же году, что и „Св. Анна“, под начальством геолога В. А. Русанова на небольшом парусно-моторном судне „Геркулес“. Из этой экспедиции не спасся никто. Последней вестью с „Геркулеса“ является записка Русанова, оставленная им в конце августа 1912 года в становище в Маточкином Шаре и кончавшаяся словами: „Если погибнет судно, то направлюсь к ближайшим по пути островам Уединения, Ново-Сибирским, Врангеля. Запасов на год. Все здоровы. Русанов“. Только из этой записки и стало известно, что Русанов, отправляясь в плавание на „Геркулесе“, ставил себе задачей пройти северным морским путем в Тихий океан. Он скрывал этот план, вероятно, чтобы избавиться от „дружеских“ советов и не подвергнуться обвинению в легкомыслии.

В том же году, когда отправились в роковое плавание „Св. Анна“ и „Геркулес“, попытка пройти северовосточным проходом была сделана русской правительственной экспедицией. Война с Японией заставила царское правительство обратить на северовосточный проход серьезное внимание. Когда встала необходимость отправить русскую военную эскадру из Балтийского моря на Дальний Восток, то поднимался вопрос о том, нельзя ли осуществить эту переброску северовосточным проходом, так как путь вокруг Африки, не говоря уже о его большой длине (12 000 миль), был связан с трудностями политического характера. В виду полной неисследованности северного пути, а потому и проблематичности успеха, от переброски военных судов Ледовитым морем было решено отказаться, и эскадра Рожественского пошла к месту своей гибели южными морями. Убедившись на деле, что северовосточный проход может иметь большое стратегическое значение, царское правительство признало необходимым принять реальные меры для выяснения и изучения условий мореплавания вдоль берегов Сибири, в первую очередь на участке между мысом Челюскиным и Беринговым проливом.

Специально для этой цели были выстроены два парохода ледокольного типа — „Таймыр“ и „Вайгач“.

В 1912 году „Таймыр“ и „Вайгач“, базировавшиеся на Владивосток, должны были произвести гидрографические работы между Колымой и Леной, причем вместе с тем экспедиции предлагалось, если позволит состояние льдов, итти „далее на запад, вокруг северного берега Таймырского полуострова, с расчетом пополнить запасы угля в Александровске на Мурманском берегу“. Это последнее задание выполнить, однако, не удалось, так как у восточного берега Таймырского полуострова были встречены тяжелые льды и начальник экспедиции И. С. Сергеев отдал приказ возвращаться во Владивосток.

В следующем (1913) году „Таймыр“ и „Вайгач“ должны были продолжить гидрографические работы к западу от Лены и снова повторить попытку пройти в Атлантический океан. Тяжелые льды, встреченные у восточного входа в пролив Вилькицкого, и на этот раз явились преградой для судов, которые были вынуждены вернуться во Владивосток. Экспедиция 1913 года увенчалась, однако, большим географическим открытием — была открыта Северная Земля. Ледоколы поднялись вдоль восточных берегов этого архипелага на север до 81° и положили их приближенно на карту.

В 1914 году „Таймыр“ и „Вайгач“ снова должны были сделать попытку пройти северовосточным проходом, причем это задание являлось теперь уже главной целью экспедиции. Ледоколы, общее командование которыми находилось в руках Б. А. Вилькицкого, вышли из Владивостока 7 июля и 1 сентября достигли мыса Челюскина. Далее к западу встретились тяжелые льды, в которых ледоколы были вскоре затерты и вынуждены зазимовать. Так как не было уверенности в том, что судам экспедиции удастся высвободиться изо льдов в следующее лето, продовольствия же на второй год не было, то зимою часть команды была переброшена на стоявшее у мыса Вильда судно „Эклипс“, имевшее целью розыски экспедиции Русанова. Однако, лето 1915 года оказалось в ледовом отношении не тяжелым и „Таймыру“ и „Вайгачу“ в конце августа 1915 года удалось выйти изо льдов, а 16 сентября они были в Архангельске. Северовосточный проход был пройден во второй раз, на этот раз в направлении обратном тому, которым шел Норденшельд.

Империалистическая война прекратила работы по исследованию северного морского пути, так успешно начатые

„Таймыром“ и „Вайгачем“. На период гражданской войны приходится одно плавание северовосточным проходом, предпринятое знаменитым норвежцем Руалом Амундсеном. План Амундсена состоял в том, чтобы к северу от Берингова пролива вмерзнуть во льды и вместе с ним продрейфовать через Полярный бассейн, причем, по предположению Амундсена, судно должно было пронести недалеко от полюса. К Берингову проливу Амундсен решил итти северовосточным проходом. Для экспедиции, по чертежам Амундсена, было выстроено специальное судно — „Мод“, приспособленное для дрейфа во льдах и по своим обводам схожее с знаменитым нансеновским „Фрамом“.

Экспедиция на „Мод“ покинула Норвегию в июле 1918 года и в конце этого месяца была у западного входа в Югорский Шар, который оказался сплошь забитым льдом. „О том, чтобы пробится через этот лед, не могло быть и речи“ — пишет Амундсен. — „С таким же успехом мы могли пытаться пробиться сквозь Вайгач“. Вследствие неблагоприятного состояния льдов, „Мод“ прибыла к острову Диксон только 31 августа. К востоку от архипелага Норденшельда ледовыя условия были очень тяжелые, а в 20 милях за мысом Челюскиным сплошные неподвижные поля окончательно остановили судно и заставили Амундсена встать на зимовку в небольшой бухте, названной гаванью Мод. Только с очень большим трудом „Мод“ в следующем году вырвалась из своего ледяного плена. Лед, в котором судно замерзло, не взломало летом и его пришлось взрывать с помощью пороха, отвоевывая буквально сантиметр за сантиметром. На прохожденпе двух километров невзломанного льда потребовалось 24 дня и только 12 сентября 1919 года „Мод“ могла продолжать свое плаванпе на восток.

Однако, в 1919 году „Мод“ еще не суждено было дойти до Берингова пролива и, вследствие позднего времени года и начавшегося смерзания льдов, судно было вынуждено встать на вторичную зимовку около острова Айон у Чукотского побережья. В начале июля 1920 года льды около острова Айон вскрылись и „Мод“ могла продолжать свой путь. Льды у Чукотского побережья были, однако, тяжелые, и судно только медленно продвигалось вперед. „Странным кажется, — пишет Амундсен, — что мы сравнительно легко прошли вдоль всего северного побережья Азии и самые тяжелые ледовые условия встретили именно в наиболее южной части северо-

восточного прохода". Только 21 июля „Мод" вошла в Берингов пролив. Северовосточный проход был пройден в третий раз, но на его прохождение Амундсену потребовалось целых два года.

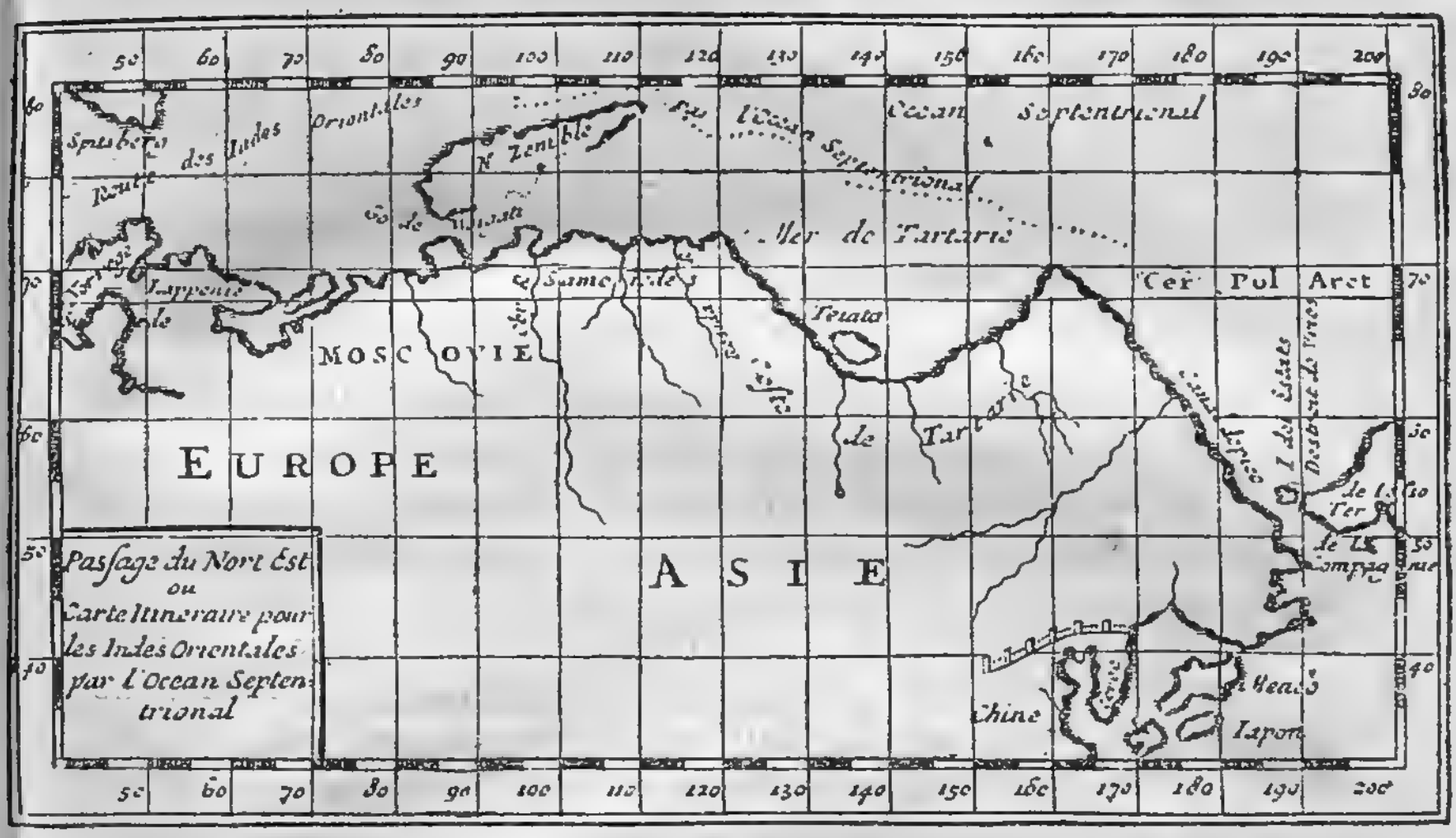
Мы перечислили 21 экспедицию, имевших целью пройти северовосточным проходом, и из них только трем удалось выполнить эту задачу и то с вынужденными зимовками на пути. Следует ли после этого удивляться, что на возможность практического использования северного морского пути на всем его протяжении установился самый пессимистический взгляд, поддерживавшийся как в ученых, так и в морских кругах! Еще за год до выхода „Сибирякова" в море, известный специалист по истории исследования Арктики Л. Л. Брейтфус писал, что „в наш геологический период транс-сибирский морской путь никакого практического значения иметь не может". И все же, несмотря на горький опыт четырех столетий, „Сибиряков" собирается одним ударом разрушить это, крепко утвердившееся мнение, и доказать, что для Союза Советских Социалистических Республик северный морской путь должен и будет иметь практическое значение. В конечном успехе нашей экспедиции никто не сомневается.

Что же дает нам такую уверенность в победе?

Если мы опять обратимся к истории плаваний северным морским путем, то увидим, что все эти плавания предпринимались с весьма несовершенными средствами, отнюдь не отвечавшим тяжелым естественным условиям пути. Между тем именно усовершенствованная техника является тем ключем, которым открываются недоступные до сих пор районы Арктики. Прекрасным примером этому служат так называемые „Карские операции". Было время, когда в установление регулярного судоходства по Карскому морю в устья Оби и Енисея почти никто не верил и еще сто лет тому назад выдающийся авторитет своего времени, известный ученый мореплаватель Ф. Литке, прямо утверждал, что „морское сообщение с Сибирью принадлежит к числу вещей невозможных". Однако то, что казалось невозможным во времена Литке, было осуществлено в советское время, когда из года в год к устьям западно-сибирских рек идут целые караваны торговых судов. Эта блестящая победа большевиков на западном участке северного морского пути, завершившаяся хозяйственным его освоением, обусловлена тем, что были усилены технические средства: увеличено число метеорологических радиостанций в районе Карского моря, для проводки судов применены ледокольные

пароходы и мощные ледоколы, введена воздушная разведка льдов, выявлена возможность предвидеть состояние льдов.

После этой первой победы, естественно, встал вопрос: отчего же нельзя достичь таких же успехов на центральном и восточном участках северного морского пути? Если эти последние участки по своим ледовым условиям являются, несомненно,



Старинная карта сеьерного морского пути (Receuil de voyages au Nord. Amsterdam 1731).

более тяжелыми, чем участок к западу от Енисея, то для преодоления преград, находящихся к востоку от Енисея, можно ведь бросить более сильные средства, чем те, которые до сих пор применялись на западном участке, ибо эти последние, по современному состоянию науки и техники, далеко нельзя считать предельными. Во всяком случае, после работ, произведенных в советское время на западном участке северного морского пути, стало вполне очевидным, что пессимистический взгляд на возможность использования этого пути на всем его протяжении потерял под собой почву. Усовершенствованная техника и большевистская настойчивость должны обеспечить нам победу по всему фронту северного морского пути, „Сибирякову“ же выпала честь стать застрельщиком в этом большом деле.

---

3 ПРОТОРЕННОЙ ДОРОГОЙ

„Как по морюшку синему
Бежит побежит Сокол корабль“

(„*Садко*“)

ЕЩЕ в Архангельске было решено пройти в Карское море через Маточкин Шар, а не через Югорский Шар, несмотря на то, что через последний пролив путь к острову Диксон на 30 миль короче, чем через Маточкин Шар. Но в арктических морях нередко приходится отдавать предпочтение длинному пути перед более коротким. Дело в том, что для мореплавателя „длина пути“ определяется не только числом миль, но и количеством затраченного времени и топлива, а это количество, в свою очередь, в весьма большой степени зависит от состояния льдов. Поэтому обычно бывает выгоднее сделать обход по чистой воде, чем итти напрямик через льды, в особенности через сплоченные. Так поступили и мы, избрав Маточкин Шар вместо Югорского Шара, которым большею частью пользуются суда, идущие из Архангельска к Диксону. Еще в начале июля Государственный Гидрологический институт сообщил нам прогноз, по которому „в южной части Карского моря судам, идущим из южных проливов (т. е. Югорского Шара и Карских ворот) к острову Белому, следует считаться с возможностью встречи в конце июля и в первой декаде августа значительных масс льда, которые под влиянием ветра могут сплотиться и представить существенные затруднения“. Это предсказание вполне оправдалось, так как еще до выхода „Сибирякова“ в море мы получили по радио сведения о том, что в середине июля пароход „Умба“ и портовые ледоколы „№ 8“ и „№ 9“ тщетно пытались пройти в Югорский Шар. О неблагоприятном состоянии льда в Югорском Шаре и прилежащей части

Карского моря сообщала также радиостанция, находящаяся в восточном устье этого пролива, тогда как с радиостанции в Маточкином Шаре поступили сведения о полном очищении от льдов. Таким образом, мы имели в 1932 году случай, наблюдающийся не так редко, когда пролив, расположенный на 380 километров севернее Югорского Шара, находился в более благоприятных ледовых условиях, чем последний.

Заблаговременное предвидение состояния льдов стало возможно лишь после того, как на побережьях арктических морей было выстроено достаточное число метеорологических радиостанций, ежедневно сообщающих в обсерватории на „Большой земле" наблюдения над погодой. По сравнению с долгосрочными предсказаниями погоды, ледовые прогнозы для морей представляют гораздо меньше трудностей. Это объясняется тем, что движение в водном океане происходит значительно медленнее, чем в воздушном океане, а также тем, что теплоемкость воды много больше теплоемкости воздуха. Вследствие этого какое либо возмущение или, иначе говоря, отклонение от нормального состояния, удерживается в водном океане гораздо дольше, нежели в воздушном. Другими словами, процессы, происходящие в океанах и морях, во много раз более инертны, чем процессы в атмосфере, причем инертность эта выступает тем сильнее, чем больше массы воды, т. е. чем глубже море. Благодаря такой инертности водных масс или — что то же самое — благодаря отчетливо выраженной тенденции к сохранению возникшего по какой либо причине отклонения состояния моря от нормы, имеется возможность судить о будущем режиме моря по состоянию его в предшествующее время или по состоянию тех факторов, которыми по преимуществу определяется гидрологический режим моря. Ледовые условия в арктических морях летом определяются главным образом следующими факторами: 1) запасом тепла, имевшегося в воде к началу периода таяния льдов (вследствие большой инертности прогностическое значение имеют также запас тепла и состояние льдов в предшествующем году); 2) направлением и силой господствовавших зимой и, особенно, весной ветров; 3) температурой воздуха зимой и, главным образом, весной, и 4) метеорологическими условиями летом. Последний фактор, по времени совпадающий с моментом, для которого дается предсказание, в прогностических целях, очевидно, не может быть использован. В сравнительно глу-

боких морях (например, в Баренцовом море) первый фактор имеет очень большое значение, тогда как в мелководных морях (например, в Восточносибирском) он не играет почти никакой роли; в последнего рода морях большое значение приобретает зато третий фактор — температура воздуха.

Из сказанного вытекает, что, зная господствовавшие зимой и весной метеорологические условия, а также зная запас тепла в воде, можно предвидеть состояние льда летом. На этом принципе и основаны дающиеся у нас в СССР долгосрочные прогнозы состояния льдов в полярных морях. В подобного рода предсказаниях пионерами явились советские гидрологи и только позже и в Соединенных Штатах Северной Америки был выработан и стал применяться на практике метод предвидения количества айсбергов в северозападной части Атлантического океана.

Для того, чтобы иллюстрировать влияние, предшествующего навигационному сезону, режима ветров на состояние льда в Карском море летом, здесь приводятся два рисунка. Оба они изображают распределение атмосферного давления при помощи так называемых изобар, т. е. линий, соединяющих места с одинаковым давлением воздуха. Известно, что движение воздуха, т. е. ветер, вызывается разностью давления воздуха; если-бы давление воздуха было на земном шаре одинаковым, то не было бы и ветра. Давая представление о распределении давления воздуха, изобары вместе с тем показывают нам и направление движения воздуха, ибо воздух всегда движется из области высокого атмосферного давления в область низкого давления. Когда мы по изобарам определяем направление ветра, необходимо только учитывать, что вследствие вращения земли, воздушный поток на своем пути из области высокого давления к области низкого давления испытывает — особенно в высоких широтах земного шара — отклонение вправо.[1] Для суждения о ветровом режиме Карского моря предпочтительнее пользоваться картами изобар, а не непосредственными наблюдениями над ветром на прибрежных станциях, потому что, вследствие влияния неровностей земной поверхности станционные наблюдения нередко дают сильно искаженное представление о ветре. Наши полярные мореплаватели уже давно

---

[1] В южном полушарии наблюдается отклонение в обратную сторону, т. е. влево.

заметили, что в открытом море очень часто дуют совершенно другие ветры, чем те, которые в это же самое время наблюдаются на берегах Новой Земли.

На первом рисунке представлено распределение среднего давления воздуха над Карским морем в мае и июне 1931 года, на втором рисунке — распределение давления в те же месяцы в 1932 году. Из рисунков видно, что распределение давления было в 1931 и 1932 годах существенно различным.

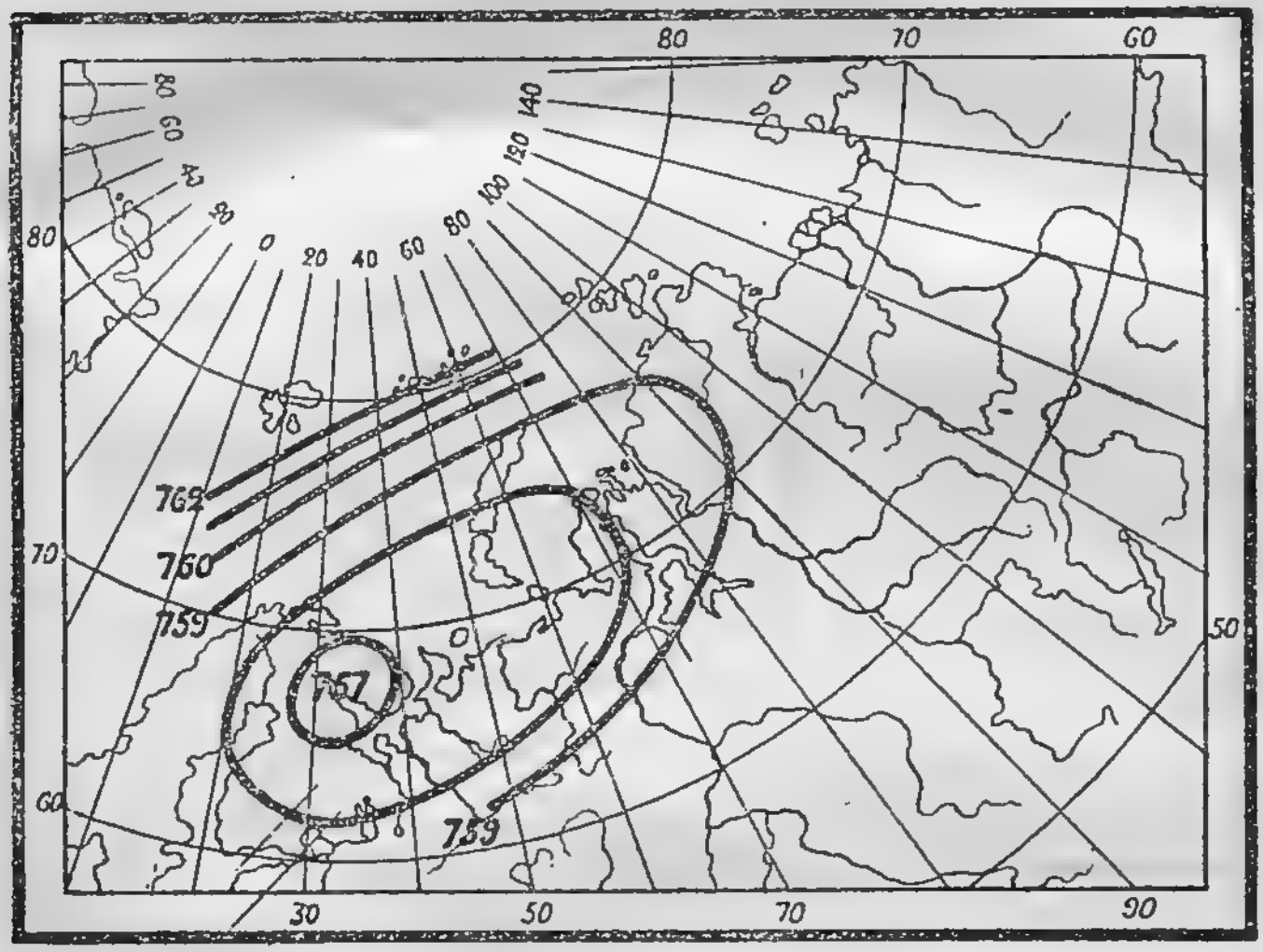


Рис. 1.

В 1931 году самое низкое давление (или, как говорят, „барометрическая депрессия“) наблюдалось в районе Белого моря, где среднее давление воздуха было меньше 757 мм. В 1932 году барометрическая депрессия располагалась по среднему течению Енисея, где давление воздуха было меньше 756 мм. Область высокого давления (или „барометрический максимум“) и в том и в другом году была расположена в Полярном бассейне, где-то к северо-западу от Шпицбергена. Точное местоположение центра этого барометрического максимума остается неизвестным, потому что там, где он находился, метеорологических станций не имеется вовсе. Вследствие разницы

в положении барометрических депрессий в 1931 и 1932 годах, направление господствующего ветра в Карском море было в эти годы тоже различным. В мае и июне 1931 года в Карском море преобладали юговосточные и восточные ветры, тогда как в 1932 году в те же месяцы господствующими являлись северные и северо-северовосточные ветры. Ветры северных румбов должны были вгонять лед в так называемый „мешок"

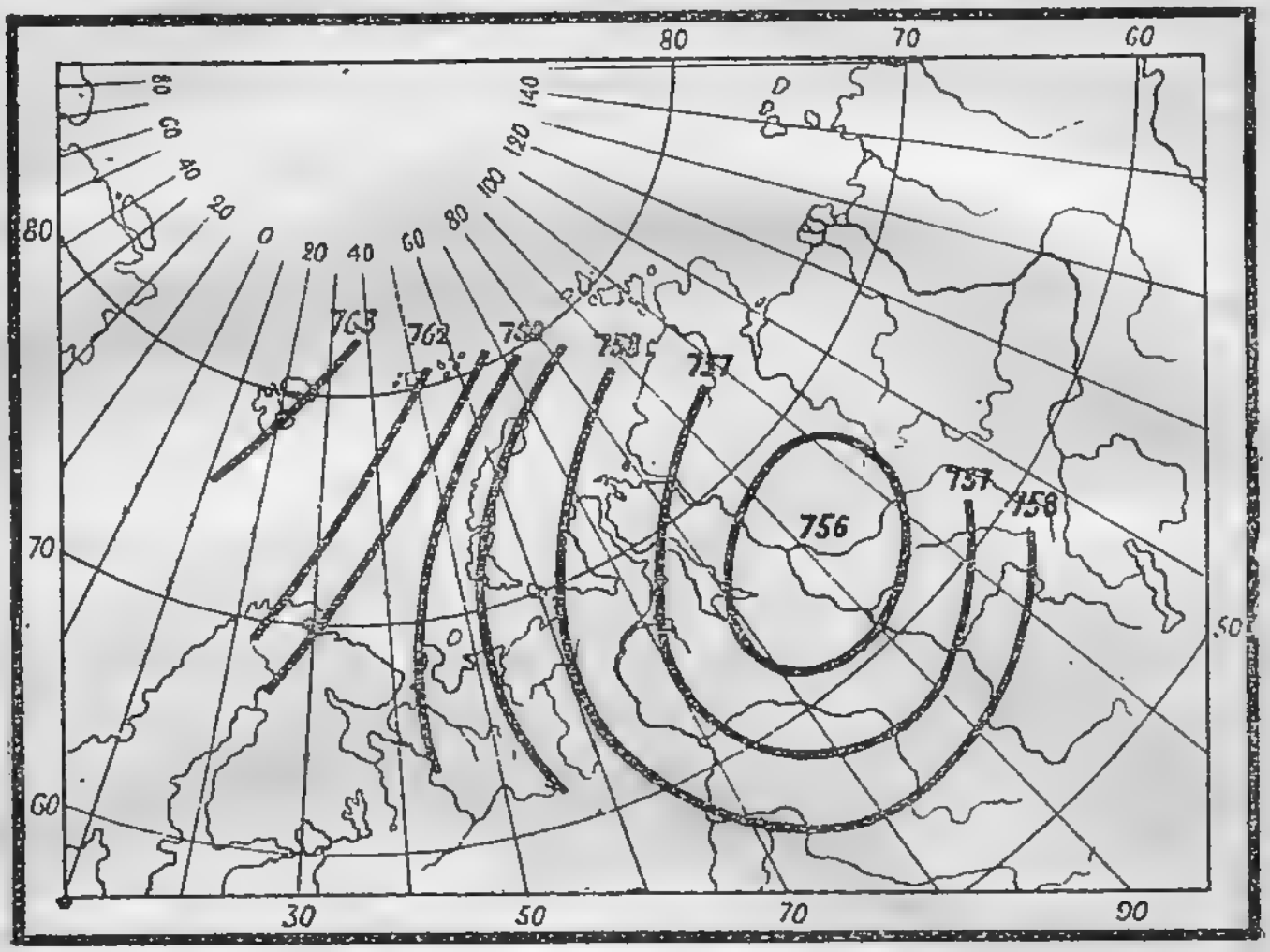


Рис. 2.

Карского моря, расположенный между полуостровом Ямал и Новой Землей, причем льды, под влиянием ветра, должны были здесь постепенно уплотняться. В 1931 году юговосточные ветры должны были, наоборот, способствовать выносу льда из „мешка". На основании такого распределения ветра можно было ожидать, что в течение некоторого промежутка времени, следующего за тем моментом, к которому относятся наши карты изобар, т. е. в течение начального периода навигации, в самой южной части Карского моря в 1931 году будет мало льдов, а в 1932 году — много. Так оно, действительно, и было. Разведка, сделанная в Карском море 27 и 28 июля 1931 года, показала, что в это время на обычном пути судов из Югорского Шара к острову Диксон льдов

уже не было. В 1932 году в это же самое время Югорский Шар и вся южная часть Карского моря были забиты льдами и путь от Югорского Шара к Диксону стал доступен для пароходов только с середины августа; самая южная часть „мешка" Карского моря — Байдарацкая губа — очистилась от льда только в третьей декаде августа.

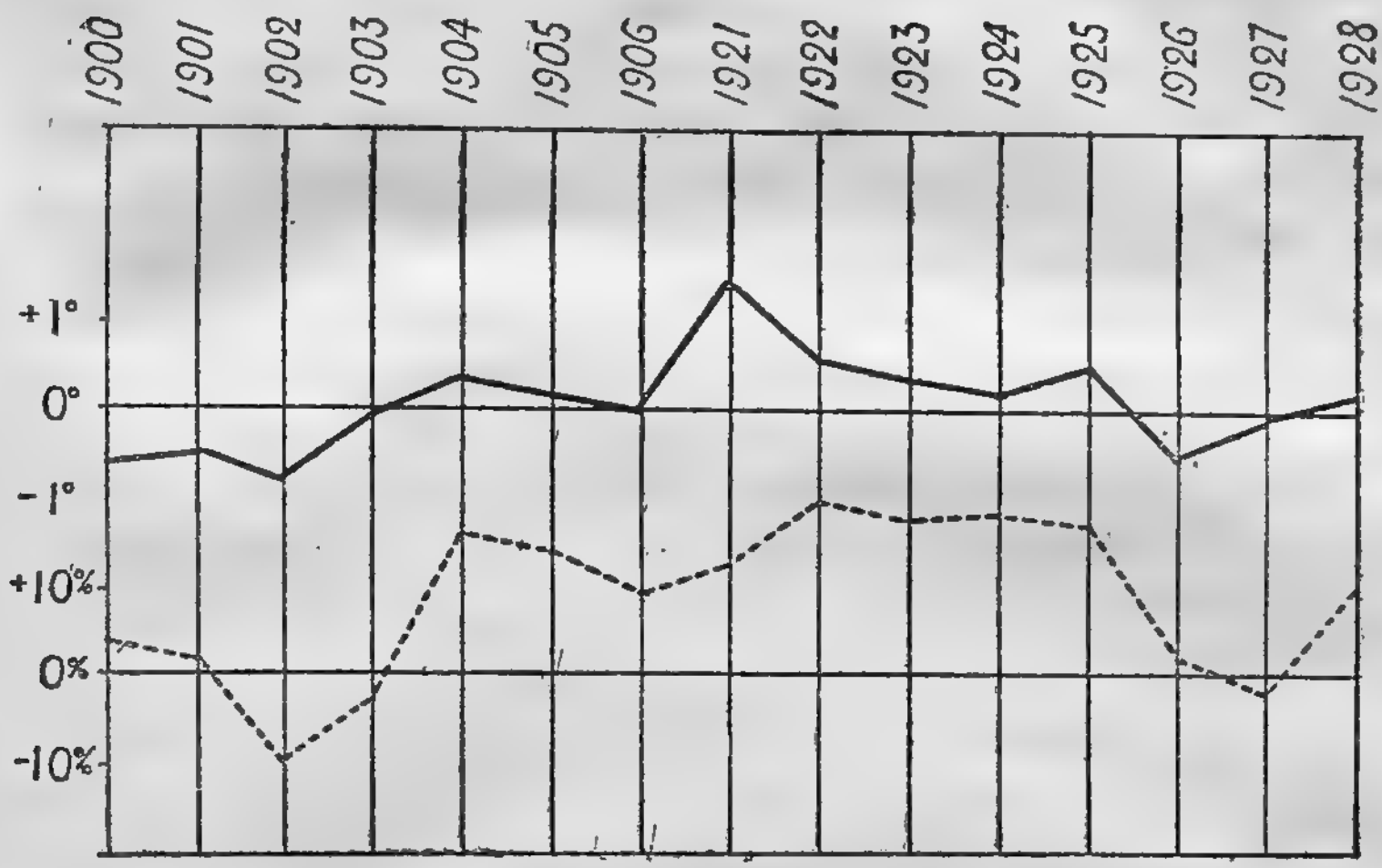


Рис. 3.

Характерным примером влияния имеющегося в воде запаса тепла на количество льдов, может служить Баренцово море. На рисунке 3 представлены, по проф. Н. Н. Зубову, колебания из года в год свободной от льда площади в Баренцовом море (пунктир) и колебания температуры в Баренцовом море по Кольскому меридиану (сплошная линия). Из рисунка видно, что в те годы, когда температура воды была сравнительно высока, льдов в Баренцовом море было мало; и, наоборот, в такие годы, когда температура воды была относительно низка, ледовитость Баренцова моря была сравнительно большая.

Предшествующая навигационному сезону температура воздуха, как было указано выше, влияет на количество льдов, главным образом, в мелководных морях. Приведем и для этой связи пример. В северовосточной части Карского моря

(к востоку от меридиана острова Диксон), отличающейся сравнительно небольшими глубинами, летом 1932 года наблюдалось искючительно мало льдов, тогда как в последующем 1933 году льдов здесь было, наоборот, много. Эта разница в ледовых условиях 1932 и 1933 годов была в некоторой степени обусловлена различием температурных условий воздуха в предшествующее навигационному сезону время. Если мы возьмем два месяца — май и июнь и вычислим, насколько средняя температура воздуха этих месяцев была на острове Диксон выше (знак +) или ниже (знак —) средней многолетней температуры на острове Диксон в это же время года, то получим:

	1932	1933
Май и июнь	+2.5°	—3.4°

Если вычислить такие же отклонения температуры воздуха от многолетней нормы за четыре предшествующие июлю месяца (т. е. март, апрель, май и июнь), то соответственно получим:

	1932	1933
С марта по июнь	+3.1°	—2°.2

Мы видим, что весна и начало лета были на острове Диксон в 1932 году много теплее, чем обычно, тогда как в 1933 году в это же время года температура была сравнительно низка. Следствием такого различия в температурных условиях была большая разница и в состоянии льдов в течение навигационного периода (август и сентябрь): в 1932 году северовосточная часть Карского моря была практически свободна от льдов, а в 1933 году льдов здесь было так много, что ледокольный пароход „Седов“, несмотря на все усилия, не мог пробиться к западным берегам Северной Земли.

Возможность предвидеть состояние льдов очень важна для планирования мореплавания в арктических морях, ибо благодаря ледовым прогнозам можно заранее приближенно определить время начала навигации, а также выбрать тот или иной путь. Этим сберегается драгоценное время, в значительной мере устраняются дорого стоющие простои судов в ожидании улучшения ледовых условий и, наконец, сберегается топливо.

Когда шла подготовка экспедиции северовосточным проходом, мы все, конечно, были крайне заинтересованы в том, какое состояние льда нас ожидает. Попадет ли „Сибиряков“ в такие условия, какие встретила норденшельдовская „Вега“, или подобно „Мод“, ему, придется выдержать жестокую борьбу со льдами? Поэтому уже с осени 1931 года я тщательно собирал все сведения о погоде, которые по радио сообщали на „Большую землю“ наши полярные метеорологические станции. За каждый истекший месяц вычерчивались карты давления, ветров и температуры. Эти карты сулили нам очень радужные перспективы, а к началу лета уже можно было с уверенностью утверждать, что мы попадем в „малоледовитый“ год. К сожалению, прогноз состояния льда можно было дать только для района к западу от Ново-Сибирских островов, так как восточнее этих островов метеорологических станций в то время было очень мало, а те, которые существовали (остров Ляховский, остров Врангеля, Среднеколымск) имели плохую радиосвязь с центром и сведений с этих станций получить было нельзя. Во всяком случае проход самого тяжелого участка северного морского пути — у Таймырского полуострова и Северной Земли — казался обеспеченным. Это создавало уверенность, что выполнение задания правительства — сквозное плавание северовосточным проходом в одну навигацию — будет „Сибирякову“ вполне под силу. При менее благоприятных ледовых перспективах, возможно, пришлось бы поставить вопрос о замене „Сибирякова“ более мощным ледоколом.

Погода нам благоприятствовала и 31 июля вечером мы подходили к Маточкину Шару — узкому проливу, разделяющему Новую Землю на два острова и соединяющему Баренцово море с Карским. Вход в этот пролив с моря почти неприметен, и капитану, впервые посещающему эти места, обычно не сразу удается найти пролив. Так, например, известный мореплаватель Ф. Литке, которому в 1827 году было поручено произвести съемку Маточкина Шара, в течение пяти дней тщетно искал вход в Маточкин Шар и вернулся в Архангельск, так и не выполнив данного ему задания. Теперь такие случаи, впрочем, уже невозможны, так как в советское время составлена хорошая карта западного входа в Маточкин Шар и не меньшую помощь мореплавателю оказывает написанная Н. И. Евгеновым прекрасная лоция Новой Земли.

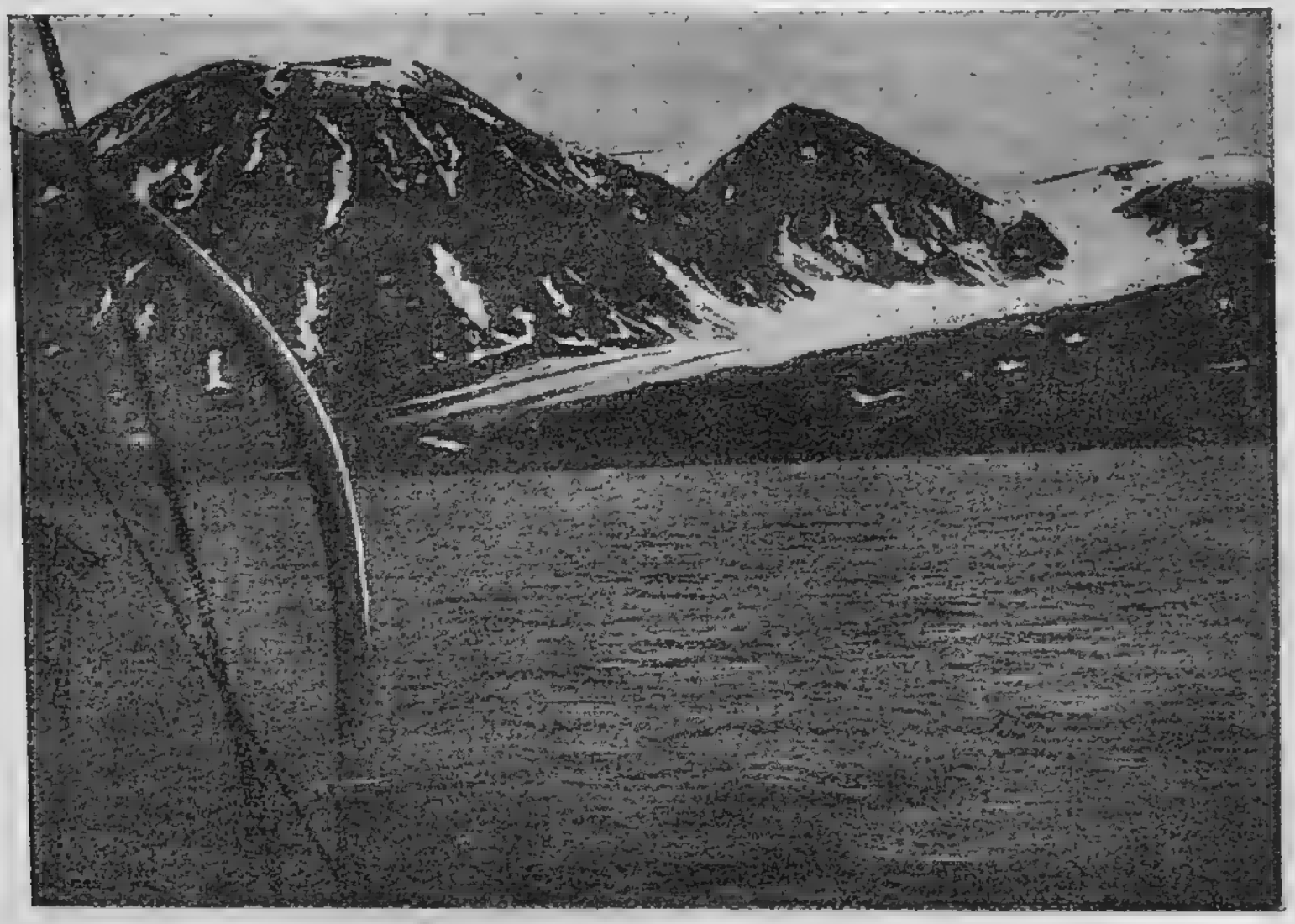
Поморы знали о существовании Маточкина Шара несомненно еще в XVI веке. Так, об этом проливе рассказывали главному фактору Московской компании Антону Маршу, русские мореходы, которых он в 1584 году посылал на Обь. Первую карту Маточкина Шара составил штурман Федор Розмыслов, который зимовал в восточном устье пролива в 1768—1769 годах.

Название „Маточкин Шар“ незнакомому с севером должно показаться странным. Происхождение этого названия можно объяснить следующим образом. Слово „Шар“, которое на языке поморов значит „пролив“, повидимому производится от норвежского слова „skaer“ (выговаривается „шэр“); этим последним словом норвежцы обозначают скопление небольших скалистых островов с узкими проливами между ними (русское „шхеры“). Слово „Маточкин“ происходит от слова „Матка“, как поморы раньше называли Новую Землю (см., например, у С. Максимова: Год на севере, 1859) Таким образом, „Маточкин Шар“ в переводе на обыкновенный русский язык означает „Новоземельский пролив“. Маточкин Шар является одним из самых живописных мест советской Арктики. Длина пролива равна 95 км, ширина его в среднем составляет 2 км, но местами пролив суживается до полукилометра). С обеих сторон пролива громоздятся покрытые вечным снегом горы, до тысячи метров высотой. В некоторых местах с гор сползают небольшие ледники. По своему характеру Маточкин Шар напоминает типичный норвежский фиорд.

Маточкин Шар обычно вскрывается в первой половине июля и очищается от льдов к середине августа, но когда мы проходили через пролив, он был уже свободен от льдов. Только в восточной его части мы встретили одинокую льдину. Увидев ее, Владимир Иванович Воронин направил „Сибирякова“ прямо на льдину и она раскололась на мелкие части. „Так будет и дальше со всеми вами“ — со смехом объявил Воронин. Отто Юльевич Шмидт, с явным удовольствием наблюдавший за этим маневром, подозвал к себе корреспондента: „обязательно отметьте этот момент. Замечательно!“ Восемь блокнотов немедленно показались из карманов и, благодаря отеческому наставлению Отто Юльевича, случайно заблудшая в Маточкин Шар льдина была запечатлена в истории. Журналисты были тоже рады этой льдине, ибо до этого других тем, кроме рассекания форштевнем ледокола зеленых, изумрудных или синих вод, у них почти не было. Но кор-

респонденции о том, как „вздыбившийся“ ледокол разрезает волны Ледовитого „океана“, повидимому, приелись самим журналистам.

Несколько восточнее мыса Узкого в Маточкином Шаре стояло на якоре четыре иностранных парохода, ожидавших проводки через Карское море. Пароходы имели необычайно запущенный и грязный вид и в этом отношении могли смело



Маточкин Шар.

соревноваться с любым из „греков“, на весь мир славящихся своей грязью. Каково было состояние пароходов внутри— я не берусь сказать, но по наружному виду это были настоящие „старые галоши“. Хозяева послали эту рухлядь в Карское море, повидимому, не без тайной надежды, что пароходы никогда больше не вернуться в родной порт. Вспоминались многочисленные рассказы о существующем в капиталистических государствах своеобразном кадре „аварийных капитанов“, задача которых состоит в том, чтобы незаметно потопить негодное судно с тем, чтобы за угробленное старье хозяева получили страховую сумму. Для таких капитанов-могильщиков Карское море, казалось бы, должно быть настоящим эльдо-

радо — тут и льды, и туманы, и неизвестные течения, которые „не по вине командования“ могут пригнать судно к рифам, где волнение быстро разрушит корабль. Казалось бы в Карском море налицо все условия для безнаказанной деятельности „аварийных капитанов“ — однако, на самом деле это не так. Подозрительное состояние судов, направляемых заграничными пароходными компаниями в Карское море, уже давно обратило на себя внимание советских хозяйственников. А аварии судов в Карском море нам совсем не на-руку: с одной стороны такие аварии могут создать Карскому морю дурную славу и тем самым тормозить развитие мореплавания по северному морскому пути, с другой стороны частые аварии несомненно вызвали бы повышение страховых премий, а это тоже не в наших интересах. В виде контр-меры против почтенных капитанов, использующих Карскую операцию для своей черной профессии, мы организовали институт „групповых капитанов“, на которых лежит обязанность проводки через Карское море небольших караванов иностранных судов. При наличии в таком караване группового капитана, „аварийному капитану“ делать уже нечего — он может стоять сложа руки и только сожалеть о неудавшейся попытке получить свой процент с выданной хозяину страховой суммы.

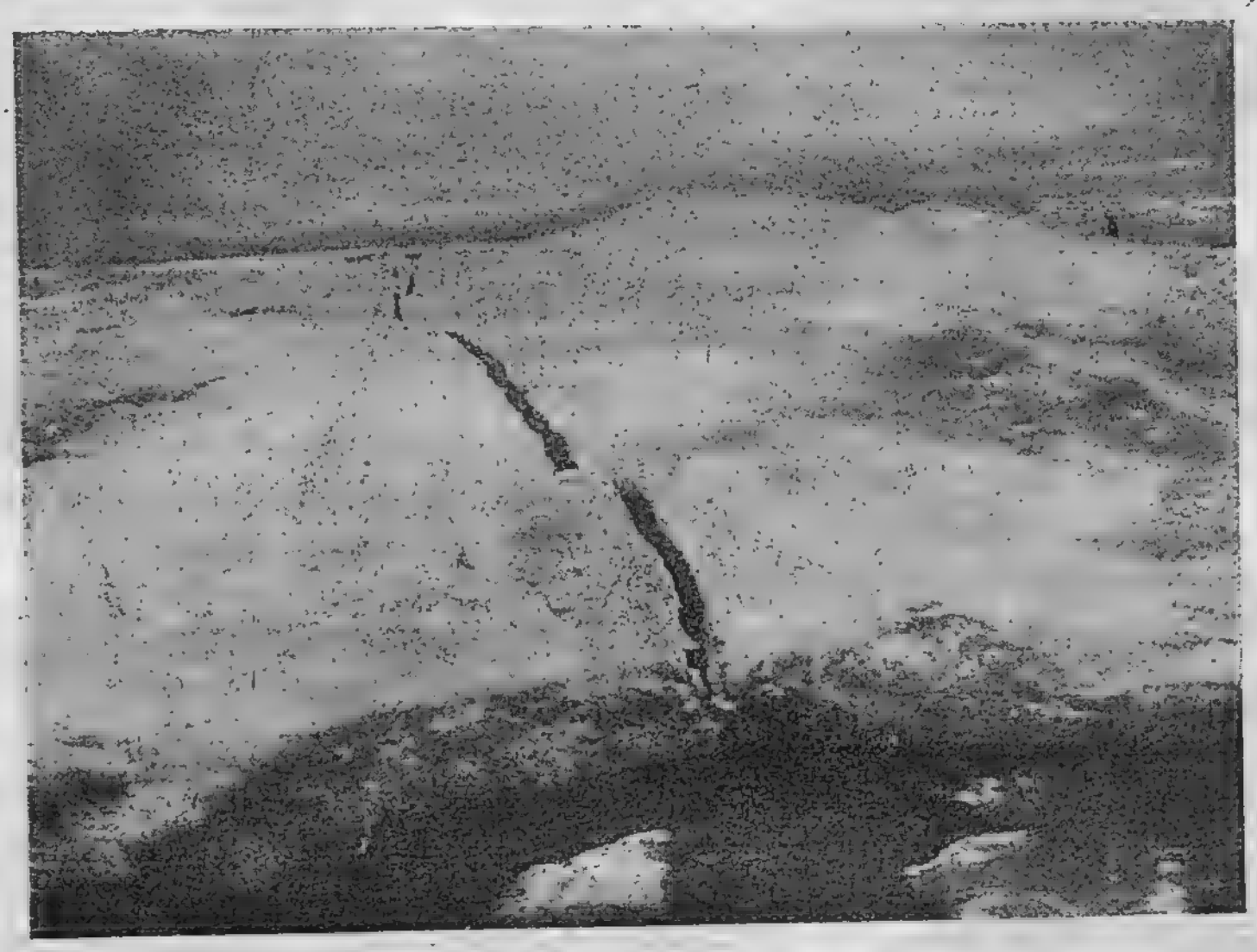
Поздно вечером мы подошли к Белушьей губе, находящейся недалеко от восточного устья Маточкина Шара. Здесь стояли ледокол „Ленин“ и норвежский пароход „Вагланд“, зафрахтованный в Карскую операцию. Лицезрение этого последнего „купца“ доставило нам мало удовольствия. Дело в том, что согласно договоренности с правлением „Комсеверпути“, пароход „Вагланд“ должен был доставить нам уголь к острову Диксон; этот уголь должен был прибыть на Диксон до прихода туда „Сибирякова“ и во всяком случае не позже 5 августа. То, что „Вагланд“ преспокойно стоял теперь под боком „Ленина“ и, повидимому, и не думал торопиться, не предвещало ничего хорошего, ибо для нашей экспедиции „упущение времени“ было действительно „смерти подобно“. Чтобы выяснить положение, Отто Юльевич, Владимир Иванович и я отправились на „Ленин“, где мы были радушно встречены капитаном Эгге, начальником морской службы Комсеверпути М. И. Шевелевым и начальником морской проводки Карской операции В. Шибинским. Мы узнали от них, что за несколько дней до нашего прибытия „Ленин“ сделал ледовую разведку на восток от Маточкина Шара, причем обнаружил

между Новой Землей и островом Белым ледяной массив шириной в 150 миль. По словам командования на „Ленине“, лед на протяжении первых ста миль был разреженный и уже сильно изъеденный, но дальше на восток находились сплоченные девятибалльные льды. Ввиду такой ледовой обстановки командование Карской операции считало более благоразумным выждать улучшения в состоянии льдов, которое должно было наступить в близком будущем, так как лед носил уже резкие признаки разрушения. К сообщению о „тяжелом“ состоянии льдов в Карском море мы отнеслись спокойно, так как хорошо знали, что у руководителей Карской операции существует профессиональная привычка переоценивать состояние льдов в неблагоприятную сторону. В том, что 1932 год, вопреки утверждению ледразведчиков с „Ленина“, не является тяжелым в Карском море, я был твердо убежден и в данном случае верил больше своим прогнозам.

Рано утром 1 августа мы распростились с „Лениным“ и, пожелав командованию Карской операции скорейшей успешной проводки первого каравана через льды Карского моря (в этот караван входил „Вагланд“), снялись с якоря и пошли к восточному устью Маточкина Шара. Вскоре по левому борту показались постройки обсерватории. Как ни хотелось многим корреспондентам остановиться здесь хотя бы на часок, чтобы пополнить свои путевые дневники рассказами зимовщиков о проведенной полярной ночи, — Отто Юльевич на этот раз не внял мольбам пишущей братии и „Сибиряков“ прошел мимо обсерватории, приветствовав ее тремя гудками. В ответ на здании радиостанции взвился сигнал из флагов: „счастливого пути“.

Обсерватория в Маточкином Шаре является первой полярной метеорологической радиостанцией, созданной в советское время. Она была построена в 1923 году. „Отдельным северным гидрографическим отрядом“, под начальством Н. Н. Матусевича. В этот отряд входило три судна: „Малыгин“, „Мурман“ и „Купава“. Выгрузочные и строительные работы продолжались с 21 августа по 6 октября, т. е. в течение 46 суток, при вообще благоприятной погоде и отсутствии льдов. Сейчас мы научились строить полярные станции более быстрыми темпами, но тогда необходимого опыта в этом деле еще не было. В числе зимовщиков, остававшихся в Маточкином Шаре на первый год, была и участница нашей экспедиции на „Сибирякове“ — Ирина Леонидовна Русинова. Она конечно, с особым интересом рассматривала знакоые места

За девять лет здесь многое изменилось и из обыкновенной метеорологической станции она выросла за это время в настоящую обсерваторию. Ирине Леонидовне сразу же бросилось в глаза отсутствие одной из больших радиомачт — ее сломало ураганным ветром, нередко достигающим здесь бешеной силы, еще в 1928 году. Приблизительно через месяц после прохода „Сибирякова“ через Маточкин Шар жертвою местного шторма пал здесь самолет Карской операции, раз-



Под сильным ударом форштевня „Сибирякова“ в многолетнем льду образовалась трещина.

бившийся вдребезги, причем погибли командир самолета Л. М. Порцель, второй пилот и наблюдатель. Отважным полярным летчикам на месте катастрофы поставлен скромный памятник.

Обсерватория в Маточкином Шаре, расположенная под 73°16′ с. ш., долгое время могла гордиться тем, что является самой северной обсерваторией в мире. В настоящее время первое место в этом отношении, а также по объему выполняемых работ, принадлежит обсерватории в бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа, которая находится под 80°20′ с. ш., т. е. на 785 километров севернее Маточкина Шара. Я думаю, впрочем, что и за бухтой Тихой это „первенство“ останется не

навсегда и что с развитием нашего дирижаблестроения советский флаг взовьется над обсерваторией, устроенной на плавучих льдах в районе „полюса недоступности“.

Пройдя от Маточкина Шара 25 миль на восток, мы достигли кромки льдов. Все население „Сибирякова“ высыпало на палубу посмотреть на своего неприятеля, с которым, может быть, предстоит жестокий бой. Киногруппа, в составе руководителя В. А. Шнейдерова, режиссера Я. Д. Купера и оператора М. А. Трояновского, устроилась на баке, фотограф П. К. Новицкий, участник многих полярных плаваний, влез на ванты и лихорадочно защелкал своей „Лейкой“. Лед, который мы здесь встретили, несколько разочаровал жаждущих боевой схватки молодых сибиряковцев. Ничего страшного в нем не было. Это был мелко-битый, уже сильно истлевший лед, толщина его не превышала полуметра. Между льдинами было много чистой воды и сплоченность льда можно было оценить 4—6 баллами.[1] Для прохода „Сибирякова“ этот лед не представлял никаких затруднений и судно могло точно придерживаться своего курса. Через 30 миль

Полярный фотограф П. К. Новицкий.

[1] Советские мореплаватели и гидрологи оценивают сплоченность льда или — что то же самое — степень покрытия моря льдами в баллах, подобно тому как в метеорологии принято оценивать в баллах степень покрытия неба облаками. 10 баллов означает, что все видимое пространство моря сплошь занято льдами, цифра 0 означает, что море свободно от льдов. Баллы 1, 2, 3 и т. д. показывают, что одна, две, три и т. д. десятых частей видимой площади моря заняты льдами.

мы вышли на чистую воду, которой следовали миль 40. Дальше „Сибиряков“ снова вошел во льды, которые по своему характеру заметно отличались от льдов только что пройденной первой полосы. Особенно бросался в глаза грязно-бурый цвет льда, обусловленный примесью илистых частиц и указывавший на то, что льды эти были вынесены из прибрежных мелководных районов. Размеры отдельных льдин были здесь несколько больше, чем в ранее пройденной полосе льдов, но настоящих ледяных полей[1] не встречалось. Больше была и толщина льда, которая местами доходила до одного метра, а также сплоченность льда. Весь лед находился в стадии интенсивного таяния, нижняя поверхность его была сильно изъедена и имела ноздреватый вид. Грязнобурые, сильно заиленные льды встречаются в Карском море довольно часто. В Баренцовом море, за исключением крайней его юго-восточный части (так называемого Печорского моря), такие льды редки, а если и там иногда попадается лед буроватого оттенка, то это обусловлено не столько включением и листых частиц, сколько содержанием во льду диатомовых водорослей. Эти микроскопические водоросли встречаются часто и во льду Карского моря, способствуя бурой окраске.

Таяние бурого льда происходит несравненно быстрее, чем таяние чистого льда, так как от последнего значительная часть солнечных лучей отражается. Подтверждение тому, что лед с примесью частиц, окрашенных в темный цвет, тает быстрее, чем чистый лед, дали и наши наблюдения над соленостью поверхностного слоя воды, которые на „Сибирякове“ производились через каждый час. В первой пройденной „Сибиряковым“ в Карское море полосе льдов, где грязного льда не было, соленость колебалась от $24^0/_{00}$ до $29^0/_{00}$,[2] тогда как во второй полосе, где грязный лед встречался в большом количестве, соленость падала до $4^0/_{00}$. Эта низкая соленость объясняется, конечно, тем, что верхний слой воды был перемешан с почти пресной водой, образовавшейся от таяния льда. Еще отчетливее влияние усиленного таяния грязного льда на распреснение поверхности моря усматривается из следующих цифр, показывающих соленость морской воды во

---

[1] Под ледяными полями понимают большие льдины, площадью не менее 1 кв. мили.

[2] Количество соли, содержащейся в морской воде, принято выражать в „promille“. Так, например, соленость $24^0/_{00}$ означает, что в 1000 граммах воды содержится 24 грамма соли.

время пересечения второй, встреченной „Сибиряковым“ в Карском море, полосы льдов:

	Соленость
на чистой воде у западной кромки	31 ‰
среди чистого льда	29 ‰
среди грязного льда	6 ‰
на чистой воде у восточной кромки	22 ‰

Еще до входа во льды Карского моря начальник экспедиции вывесил в кают-кампании правила охоты на белого медведя и морского зверя. Это мероприятие, обуздывающее пыл молодых охотников, которые горят нетерпением известить по радио своих знакомых на „Большой земле“ о первом охотничьем трофее, я горячо приветствовал. Оно особенно необходимо в экспедициях, где только небольшая часть участников имеет полярный опыт и может спокойно, без зуда в руках, смотреть на шествующего по льдам медведя или греющегося на солнце тюленя. Охота на белого медведя с судна вообще не представляет никакого интереса, являясь по существу простым расстрелом не чующего опасности зверя. Когда такой расстрел производится беспорядочно и по изрешетенному неудачными выстрелами, обливающемуся кровью зверю идет пальба пачками, получается зрелище совсем отвратительное. Впрочем, льды Карского моря не оправдали надежд наших охотников. По сравнению с Баренцовым морем, эти льды поразительно бедны жизнью. Тюленей и морских зайцев почти не было видно, редко встречались и птицы. Один медведь нам все же попался на пути. Неудачливый мишка, конечно, пал жертвой кровожадных охотников на „Сибирякове“. Убийство это было в сущности совершенно бесполезно, потому что свежее мясо имелось на „Сибирякове“ еще в избытке, летняя же шкура белого медведя не имеет никакой цены. На глупого медведя, перекрестившего свой путь с курсом „Сибирякова“, сильно досадовали радисты: им, конечно, предстояло несколько лишних часов работы, ибо первая полярная охота не могла не быть воспета нашими журналистами.

Утром 2 августа, еще задолго до пересечения меридиана острова Белого, „Сибиряков“ окончательно вышел изо льдов. Всего мы прошли льдами около 85 миль. Таким образом ширина ледяного массива в южной части Карского моря уменьшилась с последних чисел июля, когда „Ленин“ производил свою ледовую разведку, почти вдвое. Это хороший пример того, с какой

поразительной быстротой происходит иногда таяние льда в южной части Карского моря. „Тяжелых льдов“, о которых нас предупреждали на „Ленине“, мы не видели вовсе.

Вскоре по выходе изо льдов навалил густой туман и остров Белый оставался невидимым. Туман, конечно, мало обрадовал наше морское командование, тем более, что по выходе из Маточкина Шара определить широту по солнцу, из-за неблагоприятных условий облачности, не удалось. Точное местоположение наше оставалось поэтому неизвестным. Чтобы определиться хоть приблизительно, капитан Воронин приказал по возможности чаще бросать лот. Путем сравнения полученной цепочки глубин, с теми глубинами, которые были нанесены на официальной карте, В. И. Воронин мог установить, что нас несколько снесло течением на север. От места, определенного по глубинам, капитан проложил прямой курс на остров Вернс, лежащий рядом с островом Диксон. Так как для данного района глубин на карте имеется вообще мало, то у меня не было большой уверенности в том, что мы действительно выйдем к острову Вернс. Однако, чутье и на этот раз не обмануло Владимира Ивановича и на следующий день (3 августа) прямо по носу показался знак на острове Вернс, а вскоре затем мы увидели и радиомачту на Диксоне. Эта мачта, выстроенная в 1915 году, имеет в высоту 110 м и является самой высокой из мачт наших полярных радиостанций. В настоящее время такие высокие мачты больше уже не строятся на полярных станциях, потому что необходимости в этом нет.

В бухту Диксон мы прошли проливом между островом Вернс и островом Диксон. В 1932 году на карте этого пролива не имелось еще ни одной глубины, а потому мы шли малым ходом, непрерывно бросая ручной лот. После полудня мы были у входа в бухту Диксон. Раздалась команда „отдать якорь“, загремела якорная цепь и ледокол, развернувшись по ветру, встал неподвижно. Первый этап нашего пути был пройден. Он совпадал с тем путем, которым в 1875 году плавал Норденшельд на маленькой „Pröven“ и по которому в советское время ежегодно следуют десятки торговых кораблей. Эта часть северного морского пути уже хорошо освоена. Настоящая экспедиционная работа для нас здесь только начиналась.

4 В ОЖИДАНИИ УГЛЯ

„Я надеюсь, что гавань Диксон, ныне пустая, в короткое время превратится в сборное место для множества кораблей, которые будут способствовать сношениям не только между Европой и Обским и Енисейским речными бассейнами, но и между Европой и северным Китаем".

А. Норденшельд, 1875 г.

РАДИОСТАНЦИЯ на острове Диксон была построена в 1915 году. Возникла она не в плане строительства полярных станций, а благодаря случайному обстоятельству. Мы уже знаем, что в 1914—1915 году к северу от Таймырского полуострова зимовала экспедиция Б. Вилькицкого, следовавшая северным морским путем из Владивостока в Архангельск. Так как не было уверенности в том, что судам экспедиции удастся летом 1915 года высвободиться изо льдов, то на случай второй вынужденной зимовки, Гидрографическое управление организовало вспомогательную экспедицию, главной задачей которой являлась постройка радиостанции на острове Диксон, с целью установления надежной связи с судами Вилькицкого. Когда „Таймыру" и „Вайгачу" все же удалось вырваться из льдов еще в 1915 году, Гидрографическое управление решило упразднить радиостанцию на острове Диксон. Только благодаря ходатайству Академии наук эта мера не была приведена в исполнение и радиостанция была использована для устройства при ней постоянной метеорологической станции, которая начала действовать с 1916 года. Жизнь в дальнейшем показала, что эта станция имеет исключительно большое значение, как для службы погоды, так и для операций по западному участку северного морского пути. Можно смело утверждать, что без наличия этой станции работы по освоению морского пути к устью Енисея не увенчались бы тем успехом, свидетелем которого мы сейчас являемся.

В советское время станция на острове Диксон была значительно расширена. Когда мы посетили станцию, здесь был только что закончен постройкой новый жилой дом вместе с несколькими службами. Свое хозяйство зимовщики на Диксоне поставили весьма основательно, здесь имеются и корова и свиньи. На удобренной почве кругом станции в изобилии растет необычайно высокая для этих мест сочная трава, служащая в летнее время кормом для скота. Ездовые и охотничьи собаки диксоновской станции заслуженно пользуются хорошей славой среди полярников — таких великолепных псов мне редко приходилось видеть на других станциях. Для собак построено специальное отепляемое помещение, в котором они живут зимой; на лето собак переводят в небольшие будки, у которых псы, во избежание драк, сидят на цепи. Для улучшения породы собак на станции одно время находился ручной молодой волк, но удались ли опыты скрещивания собак с волком — мне неизвестно.

Мы попали на станцию как раз в период смены зимовщиков и здесь было очень многолюдно. Обычно на Диксоне зимовало 8 человек, но в 1932 году план работ станции, в связи с проведением второго Международного полярного года, был значительно расширен и на зиму здесь осталось 22 человека, в том числе четыре женщины с детьми. Научных работников было пять. В том же 1932 году метеорологическая станция на Диксоне была развернута в полярную геофизическую обсерваторию и здесь был установлен комплект приборов для наблюдений над земным магнетизмом. В настоящее время Диксон является четвертой обсерваторией в советском секторе Арктики; остальные три находятся в бухте Тихой (Земля Франца-Иосифа), в Маточкином Шаре (Новая Земля) и в Уэлене (у Берингова пролива). Во внесоветской части Арктики имеются всего две обсерватории, устроенные Данией. Обе они находятся на западном берегу Гренландии (на острове Диско и в Туле).

Зимовщики поведали нам, что истекшая зима 1931—1932 года была на Диксоне необычайно мягкой и в море почти все время была видна открытая вода, в связи с чем медведи в районе острова не показывались вовсе. Охота на песцов была не плохая — их удалось добыть 60 штук. Начало лета, по словам зимовщиков, было здесь также необычайно теплым. Для нас это были приятные вести, подтверждавшие мои предположения о благоприятном состоянии льдов в северовосточной части Карского моря.

На станции хранится очень интересная тетрадь с собственноручными записями различных полярных исследователей, посетивших остров Диксон. В ней имеются записи Руала Амундсена, Отто Свердрупа, Б. Вилькицкого, К. Неупокоева, Н. И. Евгенова, А. М. Лаврова и др. Многие из сибиряковцев не преминули запечатлеть в этой тетради и свои имена вместе с подходящими к случаю мыслями.

Как ни радушно встретили нас зимовщики на Диксоне, все же нам пришлось испытать здесь некоторое разочарование. Дело в том, что на „Сибирякове“ не все обстояло благополучно. Среди нас имелся человек, который за шесть суток плавания сумел возбудить к себе всеобщую ненависть. Вернее не он сам, сколько выходившая из его рук продукция. Это был повар. Обычно безудержно веселые сибиряковцы становились угрюмыми и молчаливыми, когда садились за обеденный стол. Северовосточный проход, такой заманчивый по предстоящим схваткам с полярной стихией, начинал казаться нудным и бесконечно длинным путем. Мысль о зимовке и перспектива в течение 365 суток питаться бездарными творениями сибиряковского повара, приводила некоторых буквально в трепет. К чему были все наши заботы о хороших продуктах, когда этот человек обладал фатальным талантом все лучшее превращать в стандартную дрянь! Велико было поэтому ликование, когда Отто Юльевич заявил, что решил списать повара на Диксоне, в расчете взять на его место станционного повара из старой смены. Вот в этом нам и пришлось разочароваться. Когда мы посетили станцию на Диксоне оказалось, что старый повар уже покинул станцию и находился вне пределов досягаемости.

В ожидании прибытия „Вагланд“ мы совершили в окрестностях Диксона ряд экскурсий, одни с научной целью, другие с целью охоты, третьи — просто, чтобы промять ноги.

Недалеко от станции расположено летнее становище промышленников на белуху, устроенное в 1931 году. Рядом, на маленьком скалистом островке, находится наблюдательный пункт. Здесь день и ночь стоит постовой, высматривающий не покажется ли где нибудь белуха. В этом году промысел был плох — до нашего прихода промышленники добыли всего только восемь белух. Неудачно промышляли и в прошлом году. Белушатникам приходится работать здесь в очень тяжелых бытовых условиях. Жилого дома не имеется — его заменяют палатки. Правда, зимою этот промысловый пункт не действует,

но лето на Диксоне — при температуре самого теплого месяца в 5.3° — тоже не особенно подходит для палаточной жизни. Один из промышленников лежал в палатке больной; он был весь опухший, не то от ревматизма, не то на почве болезни сердца. Наш врач, Л. Ф. Лимчер, оказал ему возможную помощь.

Около становища стоит небольшой барак. На наш вопрос, для чего он служит, нам ответили, что в бараке помещается колбасный „завод“. Я думаю, что это самая северная в мире колбасная фабрика — она расположена под 73°31′ с. ш. Сырьем для изготовления колбас служить здесь мясо белухи. Колбаса получается совершенно черная и внешний ее вид не отличается привлекательностью. Администрация „завода“, в знак внимания к нашей экспедиции, преподнесла В. И. Воронину одну такую белушью колбасу. Во время нашего дальнейшего плавания я нередко захаживал в каюту Владимира Ивановича — диксоновская колбаса неизменно лежала на столе на строго предназначенном для нее месте. Едва ли кто-нибудь может упрекнуть капитана Воронина в недостатке мужества — однако, в данном случае он, очевидно, „сдрейфил“, так как колбасу я видел в целости и невредимости — все на том же месте — еще по прибытии „Сибирякова“ в Японию. Дальнейшая ее судьба мне неизвестна. Полагаю, что плавание „Сибирякова“ в тропиках едва ли способствовало улучшению ее вкусовых качеств.

Небольшое разнообразие в нашу диксоновскую стоянку внес сильный шторм с SSE, разразившийся 4 августа. В это время на берегу, как раз находилась партия наших охотников. О том, чтобы перебраться, при неистовавшем ветре при помощи имевшейся у охотников небольшой лодки на судно, не могло быть и речи. Мы могли разглядеть в бинокль, что охотники, дабы не застыть на ветру окончательно, разложили грандиозные костры — плавник имеется на берегах Енисейского залива в изобилии. Когда шторм несколько поутих, на берег выслали большую шлюпку. Волнение было, однако, еще настолько сильным, что шлюпку то и дело заливало водой. Это очень смутило одного из охотников — кавказца Чачбу, принятого О. Ю. Шмидтом в экспедицию специально для выделки шкур. Горный житель, очевидно впервые в жизни видевший разбушевавшееся море, наотрез отказался сесть в шлюпку. Так и пришлось временно оставить его одного на берегу мокнуть под немилосердно хлеставшим дождем. Впо-

следствии Чачба вполне свыкся с морем, а в хождении по битому иловучему льду он достиг даже большого мастерства, окончательно забыв всякий страх перед холодной ванной в Ледовитом море. Север припелся так по душе этому южанину, что по выходе „Сибирякова“ из Берингова пролива, он с разрешения начальника экспедиции, остался на зимовку в бухте Провидения на Чукотском полуострове. Мотив, побу-

Становище белушатников на острове Диксон.

дивший Чачбу остаться на зиму на Чукотке, он формулировал так: „Сказал дома, что иду в большую экспедицию, а вернусь через пару месяцев; скажут — врал нам все. Не могу домой, должен остаться здесь на год“.

Охотники, как полагается, никакой дичи не добыли, но принесли нам зато несколько великолепных омулей, которых сибиряковцам подарила местная артель рыбаков. Само собой разумеется, что в руки повара мы этих омулей не дали, ими занялись в камбузе добровольцы. В этот вечер все места в кают-кампании были заняты. Еще бы! Вместо осточертевшего „брандахлыста“, дальше которого кулинарное искусство

сибиряковского повара не шло, вдруг, да настоящая наваристая уха!

Утром к „Сибирякову“ подошел небольшой пароход „Боцман Лайнэ“, снабжавший рыбалки в районе Енисейского залива. Мы узнали, что вчерашний шторм наделал беды: в море унесло шлюпку с семью промышленниками из становища у мыса Полынья. Было решено немедленно итти на поиски пропавших. „Боцман Лайнэ“ и два небольших промысловых бота, стоявшие в то время в бухте Диксон, должны были обследовать прибрежный район. „Сибиряков“ же занялся розысками в более мористом участке. К несчастью, как только „Сибиряков“ вышел в море, навалил туман. Целый день крейсировали мы в густом молочном месиве, ежеминутно давая протяжные гудки, но безрезультатно — пропавших промышленников мы не обнаружили. Безуспешны были и поиски, предпринятые другими судами. Позже мы узнали, что промышленникам все же удалось спастись. Переждав шторм в открытом море, они имели еще достаточно сил, чтобы самостоятельно добраться до берега.

Во время одной из экскурсий мы посетили могилу участника экспедиции на „Мод“ матроса Тессема, находящуюся на материком берегу, напротив острова Диксон. Эта могила памятует о полярной трагедии, история которой такова. После своей зимовки на „Мод“, недалеко от мыса Челюскина, в 1918—1919 годах, Амундсен списал с судна двух матросов, Тессема и Кнудсена, с тем, чтобы они прошли пешком к острову Диксон и доставили в Европу собранные экспедицией за первый год ее плавания научные материалы. Дело в том, что Амундсен предполагал начать в 1919 году ледовый дрейф через Полярный бассейн. Этот дрейф должен был продолжаться по меньшей мере три года, а потому научные результаты, добытые за первую зимовку, дошли бы до культурного мира с большим запозданием. Тессем же и Кнудсен могли их доставить в Европу еще в том же году. Расстояние от места зимовки „Мод“ до острова Диксон составляет около 900 километров, и Амундсен предполагал, что Тессем и Кнудсен легко покроют его, тем более, что к западу от архипелага Норденшельда на побережьи находились продовольственные склады, устроенные экспедицией на „Эклипсе“ в 1915 году. Однако, до начала лета 1920 года ни Тессем ни Кнудсен на острове Диксон не появлялись. Тогда норвежское правительство решило отправить на поиски двух пропавших участников амундсеновской экспе-

диции парусно-моторное судно „Хеймен“, которое должно было обследовать район между островом Диксон и мысом Вильда. Вследствие неблагоприятного состояния льдов „Хеймен“ дошел только до 75°11′ с. ш. и 87°15′ в. д., где был вынужден повернуть обратно. Тогда начались переговоры с советским правительством об организации советско-норвежской экспедиции, которая должна была бы продолжать поиски сухим путем. С советской стороны в этой экспедиции участвовал Бегичев, бывший боцман „Зари“ — судна полярной экспедиции Толя. В начале июня 1921 года Бегичев с 500 оленей прибыл на остров Диксон, откуда поисковая партия выступила к мысу Вильда. 18 июля этот мыс был достигнут, причем здесь был найден гурий, внутри которого оказалась жестянка из-под консервов, со вложенной в нее запиской, оставленной Тессемом и Кнудсеном 15 ноября 1919 года. Они сообщали, что находятся в хорошем состоянии и собираются итти дальше по направлению к острову Диксон, имея продовольствия на 20 дней. Продолжая поиски, Бегичев нашел на мысе Стерлегова брошенную нарту, а дальше к западу, у мыса Приметного, он сделал страшную находку. Около остатков костра валялись консервные банки с иностранными этикетками, гильзы и рукоятка сломанного складного ножа, а среди головешек Бегичев увидел полуобуглившиеся кости сожженного человеческого тела и череп... Какая полярная драма разыгралась здесь? Тайна ее, вероятно, никогда не будет раскрыта, и мы знаем только, что останки принадлежали Кнудсену.

Летом 1922 года, по инициативе Комсеверпути, поиски Тессема продолжались геологом Н. Н. Урванцевым и Бегичевым. Они нашли на материковом берегу, против острова Диксон, в глубокой расщелине скелет человека, прикрытый полуистлевшей одеждой. В кармане вязанного жилета лежали золотые часы, на внутренней стороне которых было выгравировано имя Тессема. Тут же были найдены хронометр, компас и, в прорезиненном пакете, донесения Амундсена и научные материалы его экспедиции. Тессем не бросил их, несмотря на то, что, очевидно, находился уже в совершенно истощенном состоянии. Из 900 километров, которые ему надо было пройти по тундре, он не дошел до места своего спасения всего каких-нибудь четыре километра.

Место гибели Тессема посетило в 1924 году норвежское судно „Veslekari“, команда которого и поставила здесь памят-

ник. Он представляет собою сделанный из плавника крест, к которому прибита дощечка с надписью:

TESSEM
+ 1920
m/s MAUD
NORGE

На задней стороне креста вырезано:

Reist av „VESLEKARI" 1924.

Весною 1933 года зимовщики станции на мысе Челюскине нашли в месте зимовки „Мод" записную книжку Тессема. Записи в этой книжке велись Тессемом еще до начала пешего перехода к Диксону, а потому эта находка не помогает выяснению обстоятельств гибели двух отважных норвежских матросов.

6 августа в бухту Диксон прибыл ледокольный пароход „Русанов", вышедший из Архангельска через три дня после „Сибирякова". Экспедиция на „Русанове", возглавлявшаяся Р. Л. Самойловичем, имела основной задачей постройку полярной станции на мысе Челюскине. Кроме того, она должна была произвести смену зимовщиков на островах Сергея Каменева у Северной Земли и выполнить ряд научно-исследовательских работ. В тот же день от М. И. Шевелева было получено радио, в котором сообщалось, что „Вагланд" прибудет на Диксон в лучшем случае 9 августа. Чтобы использовать время, остававшееся до прихода угольщика, было решено выполнить исследовательский рейс к острову Свердруп, который лежит приблизительно в 100 километрах к северу от острова Диксон и еще ни разу не был посещен человеком. Остров Свердруп был открыт 18 августа 1893 года экспедицией Нансена на „Фраме". Первым увидел остров капитан „Фрама" Отто Свердруп, который в то время как раз находился в „вороньем гнезде" (наблюдательской бочке), высматривая зверя на льду. Нансен поэтому и назвал вновь открытый остров по имени Свердрупа. В 1915 году к острову Свердруп приближалось экспедиционное судно „Эклипс", ходившее под начальством О. Свердрупа к острову Уединения на розыски В. А. Русанова и его спутников. Ни экспедиция на „Фраме", ни экспедиция на „Эклипсе" на высаживались на остров. Исследование его представляло поэтому несомненный интерес, тем более, что остров расположен в районе северного морского пути. Особенно важно было определить его точное местоположение.

Рейс к острову Свердруп, совершенный „Сибиряковым“ совместно с „Русановым“, был использован для гидрологических работ, которые выразились в производстве четырех меридиональных, расположенных параллельно, „разрезов“. Каждый разрез состоял из четырех „глубоководных станций“. На этих станциях определялись на различных глубинах температура, соленость и некоторые другие химические и физические свойства воды. Такие разрезы, особенно если их несколько, являются лучшим средством для выяснения гидрологического режима моря. Наши наблюдения показали, что участок Карского моря, находящийся между островом Диксон и островом Свердруп, характеризуется двумя массами воды различных свойств и различного происхождения. Верхний, сравнительно тонкий слой, толщиной около 10 м, заполняют относительно теплые и малосоленые воды; ниже этого слоя находится вода, обладающая очень низкой температурой и сравнительно большей соленостью. В качестве примера такой резко выраженной слоистости вод по вертикали здесь приводятся температуры и солености, измеренные с „Сибирякова“ на станции, расположенной в широте 74°10′ N и долготе 80°12′ E (в 14 милях к юго-востоку от острова Свердруп):

Глубина (в метрах)	Температура воды (в градусах Цельсия)	Соленость воды (в pro mille)
0	7.3°	15.4‰
5	7.3	15.4
10	0.4	28.5
20	—1.2	32.0
30	—1.7	33.1
35	—1.7	33.3

Происхождение верхней теплой воды совершенно ясно: это — вода, вынесенная Енисеем, успевшая только в сравнительно небольшой мере смешаться с ледяной водой Карского моря. Эта последняя, обладая низкой температурой, при довольно большом содержании солей, является более тяжелой, а потому она занимает нижние слои. Теплая и малосоленая вода енисейского происхождения скользит по холодной воде Карского моря и, двигаясь в общем на север, только очень медленно перемешивается с последней. Экспедиции на „Седове“ в 1930 году удалось проследить енисейские воды в Карском море до 80-ой параллели. Вынося в Карское море значительное коли-

чество тепла, енисейские (а также обские) воды несомненно оказывают в летнее время разрушающее действие на ледяной покров моря. Не будь этих рек, навигационные условия в северной части Карского моря были бы безусловно более тяжелыми. Можно думать, что количество тепла, выносящееся речными водами в Карское море, не остается постоянным из года в год, чем отчасти обусловливаются колебания в состоянии льдов в этом море. Вопрос этот, однако, еще совершенно не изучен, несмотря на важность его для предсказания ледовых условий на Карском участке северного морского пути.

Вместе с гидрологами развернули свои работы биологи П. П. Ширшов и Л. О. Ретовский и геолог В. И. Влодавец. С помощью трала, волочившегося по дну при очень медленном ходе судна, биологи собирали диковинных обитателей морского дна — ежей, звезд, офиур, раков и множество других. В конусообразную сеть из шелкового газа, так называемый „цеппелин", ловили планктон — мельчайшие взвешенные в воде организмы. В. И. Влодавец работал с трубкой Экмана, при помощи которой он добывал образцы морского грунта в виде колонок до одного метра длиной.

Остров Свердруп открылся гораздо раньше, чем можно было ожидать по карте. Оказалось, что местоположение острова было показано на карте неправильно: на самом деле он лежит на 10 миль южнее. При подходе к острову с юго-восточной стороны „Сибиряков" попал на небольшие глубины. Мы знали, что в свое время у острова Свердруп сидел на банке „Эклипс" и поэтому сочли благоразумным остановиться и выслать вперед шлюпку для промера. В нее сели старший штурман Ю. К Хлебников и три матроса. Для записи измеренных глубин штурман взял с собою гладко оструганную доску. Бумага была в данном случае мало пригодна, потому что могла промокнуть, вследствие чего записи могли сделаться неразборчивыми. Доска очень понравилась корреспондентам, которые немедленно решили, что эта „скрижаль" достойна места в музее Арктического института. П. К. Новицкий запечатлел ее на пленке.

Когда шлюпка вернулась, мы пошли самым малым ходом и вскоре после полудня встали на якорь в одной миле от восточного берега острова. Кругом из воды во множестве „выставали" тюлени. На этот раз даже самые заядлые стрелки не соблазнились испытать на тюленьих головах свою меткость — все спешили поскорей высадиться на остров, на который

„еще не ступала нога человека“. Две битком набитые людьми шлюпки отвалили от борта и мощные взмахи весел быстро доставили их к низкому песчаному берегу. Моторный катер в нужный момент, конечно, забастовал.

Определение магнитного пункта. И. Л. Русинова.

Остров Свердруп сложен из песка, образующего на поверхности кочки, которые местами довольно густо поросли травой и щавелем. Прибрежная часть острова сильно заболочена, здесь лежит много плавника. Остров невысок —

максимальная высота его над уровнем моря составляет около 50 метров. По заключению нашего геолога, В. И. Влодавца, остров Свердруп ледникового происхождения и представляет собою остатки морены. На нем всюду разбросаны небольшие валуны. От острова в различных направлениях отходят песчаные косы.

Мы видели на острове очень много медвежьих следов, а двух медведей нам удалось убить. Они имели очень жалкий вид, шерсть лезла с них клочьями и желудки их были совершенно пусты. Медведи попали на остров несомненно еще тогда, когда он был окружен льдами. Момент отхода льдов от острова звери, вероятно, прозевали и остались, таким образом, пленниками на острове. Здесь бедняги отчаянно голодали. Хотя у берегов было много тюленей, это не могло спасти медведей от голодовки, потому что на воде медведь тюленя добыть не может. Голод мучил зверей так сильно, что они стали пожирать друг друга: в одном месте мы нашли остатки истерзанной медвежьей шкуры, которую другой медведь, как было видно по следам, волочил по земле; здесь же валялись обглоданные медвежьи кости. На острове встречались также следы песцов и, в очень большом количестве, следы гусей.

Наш топограф Я. Я. Гаккель определил на острове Свердруп астрономический пункт. К сожалению, наблюдателям сильно мешала большая облачность и потому астрономический пункт получился невысокой точности. На месте наблюдений поставлен столб из плавника, высотою около трех метров. И. Л. Русинова определила на острове элементы земного магнетизма.

Одновременно с „Сибиряковым“ к острову Свердруп подошел „Русанов“, который бросил якорь у югозападной его оконечности. Совместными трудами обеих экспедиций была произведена топографическая съемка острова. Длина его в направлении с юга на север оказалась равной 8 километрам, в ширину остров имеет 5 километров.

Вечером, 9 августа, мы были снова у острова Диксон. Вскоре сюда прилетел на самолете „Дорнье-Валь“ летчик А. Д. Алексеев, обслуживавший Карскую операцию. Позже он совершил блестящий перелет на Северную Землю и мыс Челюскина. Северная Земля была в этом году достигнута на самолете впервые. Трехкратные попытки, предпринятые в этом направлении в 1929—1931 годах Б. Г. Чухновским, по различным обстоятельствам, не увенчались успехом.

В тот же день мы получили извещение, что летчик Иванов наконец вылетел из Архангельска. Таким образом надежда, что в распоряжении экспедиции будет находиться самолет, вновь воскресла. Самолет был для нас важен не только для ледовой разведки, но и для географических рекогносцировок. В частности предполагалось обследовать с самолета белое пятно „Земли Андреева“, лежащее к западу от острова „Врангеля“. В этот район, как известно, не удалось еще проникнуть ни одному судну, так как здесь неизменно встречались непроходимые льды. Однако, наши надежды на прибытие самолета вскоре разрушились взребезги. Через несколько часов после первого радио, сообщавшего о вылете И. К. Иванова, мы получили второе, с извещением, что самолет потерпел аварию в Белом море и окончательно вышел из строя. К счастию, авария не повлекла за собой человеческих жертв. То, что экспедиция оказалась без самолета, было для нас серьезным ударом. Мы почувствовали это особенно остро в Чукотском море, когда „Сибиряков“ боролся с тяжелыми льдами.

10 августа прибыл, наконец, долгожданный „Вагланд“. К одному борту норвежца подошел „Сибиряков“, к другому „Русанов“. Немедленно были организованы ударные бригады и перегрузка угля, в порядке соревнования между „Сибиряковым“ и „Русановым“, пошла бешеным темпом. Норвежская команда в перегрузочных работах не участвовала. Капитан „Вагланда“ с нескрываемым изумлением наблюдал за ударной работой советских моряков. Не меньшее внимание норвежского капитана привлекала и великолепная борода нашего начальника. Любопытство его было задето этой бородой так сильно, что он перешел на „Сибиряков“ и на английском языке обратился к одному из нас с вопросом: „скажите, ваш начальник наверное из бывших священников?“

Уже на следующий день перегрузка угля была закончена. Мы взяли с „Вагланда“ 250 тонн, а всего на борту „Сибирякова“ находилось теперь 850 тонн и ледокол был набит углем до отказа. Часть угля не поместилась в трюмах и его пришлось оставить на палубе.

Прежде чем сняться с якоря, мы еще раз обсудили вопрос как быть с поваром. Вопрос этот, несомненно, был из серьезных, и не даром Амундсен говорил, что на полярном судне должности капитана и повара являются самыми важными. На наше счастье среди команды нашелся один, который кое-что

понимал в кулинарном деле и был согласен взять на себя заботу о желудках сибиряковцев. Конечно, это не был специалист, но мы все же с радостью приняли его предложение — проиграть здесь, во всяком случае нельзя было, ибо хуже худшего не бывает. Наш повар-монстр был списан на Диксоне, откуда он через Сибирь вернулся в Архангельск. Новым поваром-добровольцем мы в течение всего нашего плавания оставались довольны. Чудес он, конечно, не творил, но продуктов не портил.

После столь удачного выхода из критического положения, мы были в приподнятом настроении, когда „Сибиряков“ снялся с якоря и, напутствуемый тремя гудками с „Вагланда“, взял курс на Северную Землю.

В то время, когда мы покидали бухту Диксон, здесь находилось четыре парохода и два моторных бота. В следующем году мне пришлось быть свидетелем одновременной стоянки в бухте Диксон 22 судов. Предсказание Норденшельда претворилось, таким образом, в жизнь.

5 НА СЕВЕРНУЮ ЗЕМЛЮ

„Ледовые условия в северовосточной части Карского моря, к западу от Северной Земли, будут в 1932 г. более благоприятными, чем обычно. Острова Сергея Каменева будут доступны для обыкновенных судов".

Прогноз Государственного Гидрологического института.

Когда „Сибиряков" покидал бухту Диксон, вопрос, каким проливом экспедиция пройдет в море Лаптевых, еще не был решен. Тот или иной вариант пути должен был быть принят по прибытии „Сибирякова" на Северную Землю, в зависимости от выявившейся ледовой обстановки. От Диксона наш курс был проложен прямо к островам Сергея Каменева, расположенным у западного берега Северной Земли. На этих островах Арктический институт выстроил в 1930 году научно-исследовательскую станцию. Смену зимовщиков, проведших здесь два года подряд, должен был произвести теперь „Русанов". „Сибиряков" же шел к островам Каменева со специальной целью запечатлеть на кинопленке сцену встречи с зимовщиками. В готовившемся В. А. Шнейдеровым полярном фильме этот момент должен был занять видное место.

„Сибиряков" вышел из бухты Диксон 11 августа вечером, почти одновременно с „Русановым". Чтобы наиболее рационально использовать переход обоих ледоколов с Северной Земли в отношении гидрологических работ и морских промеров, курс „Сибирякова" был проложен параллельно курсу „Русанова", но приблизительно на 20 миль восточнее. Утро следующего дня принесло нам сюрприз: слева открылся неизвестный низменный остров, находившийся от нас в расстоянии около 7 миль. Как ни соблазнительно было подойти к острову поближе, чтобы хотя бегло обследовать его, от этого пришлось отказаться. Из-за опоздания „Вагланд", мы и так вышли с Диксона почти на неделю позже, чем предполагали, и риско-

вать потерей еще одного дня было нельзя. К тому же и погода стояла пасмурная, вследствие чего исключалась возможность выполнить на вновь открытом острове самую важную задачу — определить путем астрономических наблюдений его точное местоположение. Когда мы проходили траверз этого острова, Р. Л. Самойлович сообщил нам, что и с „Русанова“ по правому борту видна земля. Таким образом новый остров был открыт одновременно двумя экспедициями. Впоследствии этот остров был назван островом К. Сидорова, в честь известного гидрографа, много поработавшего в наших северных морях и умершего в мае 1932 года.[1]

Вскоре мы получили с „Русанова“ новое радио, в котором Р. Л. Самойлович сообщал, что им открыта еще другая группа островов.[2] Открытие всех этих островов, расположенных не так далеко от Диксона, было для нас очень неожиданным.

Если нам посчастливилось открыть новые острова, то не повезло в отношении обнаружения уже известных островов. „Сибиряков“ держал курс на остров Исаченко, открытый в 1930 году экспедицией на „Седове“, а „Русанов“ шел прямо на остров Уединения. Однако, оба ледокола преспокойно прошли через те места, где должны были находиться эти острова, не обнаружив ни малейших признаков земли. Очевидно, оба острова были положены на карту недостаточно точно, и, кроме того, наши корабли снесло течением несколько в сторону от намеченного курса.

Утром 13 августа мы находились уже севернее 78-й параллели, но тем не менее льда нигде не было видно. Термометр, которым мы через каждый час измеряли температуру воды, показывал прямо чудеса: ртуть неизменно держалась выше 5°, а на 79-й параллели температура воды поднялась даже до 6°. В настоящее время мы имеем еще очень мало данных о температуре воды в северовосточной части Карского моря, но я все же полагаю, что те высокие температуры, которые мы обнаружили здесь в 1932 году, представляют собою совершенно исключительное явление. Льда мы так и не видели до самой Северной Земли, если не считать одинокого айсберга,

---

1 Остров К. Сидорова принадлежит к островам Арктического института, открытым экспедицией на „Сибирякове“ в следующем 1933 году. Повидимому остров К. Сидорова соединен с главным островом Арктического института очень длинной низменной косой.

2 Эти острова, впоследствие названные мною островами Известий ЦИК, были впервые посещены экспедицией „Сибирякова“ в 1933 году.

встреченного недалеко от острова Самойловича. Хотя прогноз Гидрологического института и указывал на благоприятное состояние льдов в северовосточной части Карского моря, однако, полное отсутствие льдов на всем пути к Северной Земле все-таки нас поразило. Капитан был этим, конечно, очень доволен, но отсутствие льдов совсем не пришлось по вкусу нашим киноработникам. Они начали жаловаться, что их жестоким образом обманули: обещали, мол, показать страшные арктические льды, а вместо этого приходится испытывать все прелести качки в открытом море. Особенно был недоволен этим режиссер Я. Д. Купер, усердно кормивший рыб Карского моря.

В течение всего дня 13 августа держался густой туман, временами моросил дождь из мельчайших капелек — такой характерный для полярного лета. На палубе делать было нечего и я пошел к себе в каюту. Чтобы возобновить в памяти условия плавания, которые я встретил в этих водах в 1930 году, участвуя в экспедиции на „Седове“, я вынул свой старый дневник. Какие две противоположные картины! Там, где „Седов“ в 1930 году с трудом прокладывал себе путь среди льдов, „Сибиряков“ шел теперь по чистой воде, точно он находился где нибудь в Белом море, а не на краю ледовитого Карского моря. Чтобы читателю стал яснее этот поразительный контраст в ледовых условиях, приведу здесь краткие выдержки из дневника, веденного мною в кампанию 1930 года.

„*11 августа 1930.* При чудной ясной погоде вышли из Русской Гавани на Новой Земле и пошли на север.

12 августа. Держим курс на северо-восток, к тому „белому пятну“, где я, на основании изучения дрейфа „Св. Анны“,[1] предполагал существование еще неизвестной земли. В широте 78°02′ N и долготе 64° E встретили кромку льдов и с тех пор идем все время льдами. Эти льды почти исключительно зимнего происхождения; местами попадается очень тонкий лед, который несомненно образовался поздней весной. „Седов“ справляется с этим льдом очень хорошо.

13 августа. Под вечер вышли на чистую воду. Льды виднеются только на юге, на севере же открытое море прости-

[1] „Св. Анна“ — судно экспедиции Г. Л. Брусилова, которое в 1912 г. было затерто льдами в южной части Карского моря и затем в течение двух лет дрейфовало вместе со льдами на север, пока его не вынесло в Полярный бассейн, где „Св. Анна“ пропала бесследно.

рается до горизонта. Что бы это значило? Не объясняется ли эта чистая вода тем, что восточные ветры отогнали льды от лежащей впереди нас неизвестной земли? Мы находимся сейчас примерно в 60 милях от того места, где я в 1924 году, сидя у себя в кабинете, поместил на карте свою гипотетическую землю.[1] Но отчего Нобиле, пролетевший в этом районе на „Италии“ в 1928 году не видел ничего?

Тогда же, вечером. Разгадка пришла. Да, это земля, самая настоящая, и сейчас мы стоим около нее на якоре, примерно в 6 километрах от берега. Ближе подойти не удалось, потому что у берега держится тороспстый припай. Первым увидел землю капитан Воронин. Когда мы сидели за ужином, он вошел в кают-кампанию и объявил: „земля впереди! Все поглядели на меня, а у меня — признаюсь — сердце екнуло. Как никак, предсказать существование земли удается не так часто. Отто Юльевич со словами: „Земля Визе — поздравляю!“ — крепко пожал мне руку. Седовцы высыпали на палубу. На горизонте отчетливо виднелась черная лента — сомнений не было: это земля! Знак вопроса у „Земли Визе“ вычеркнут.

14 августа. Добраться до вновь открытого острова было не легко и шестикилометровый путь по чудовищным нагромождениям льда отнял целых три часа. Подле берега находились своеобразные холмики земли, чередовавшиеся с пространствами, занятыми льдом или водой. Часть холмиков, повидимому, лежала на льду, который, в свою очередь, покоился на морском дне. Эти образования по наружному виду имели сходство с мореной. Возникновение их следует объяснить работой морского льда, который под напором ветра выпахивал морское дно. Среди этих холмов, с предательскими провалами между ними, некоторым из нас, в том числе Отто Юльевичу, пришлось выкупаться.

Земля Визе оказалось низменным островом, высшая точка которого возвышается над уровнем моря только на 25 м. Этот клочек арктической суши, затерянный среди ловучих льдов, представляет собою крайне унылую картину. Более безотрадного ландшафта, я, пожалуй, еще не встречал в полярных странах. Остров изрезан балками и долинками, в которых текут небольшие ручьи. Растительность почти отсутствует,

---

[1] Эта карта, вместе с моими соображениями о существовании земли, была опубликована в III томе „Известий Центрального Гидрометеорологического Бюро“ (1924).

крайне бедна здесь и животная жизнь. Мы находили медвежьи следы, а из птиц видели только несколько чаек и куликов. Интересно, что по всему острову валяются старые оленьи рога, тогда как живых оленей на острове безусловно нет. Я не думаю, что эти рога могут считаться свидетельством о некогда лучших климатических условиях острова. Скорее всего оленье стадо было занесено на остров дрейфующим льдом во время какой нибудь перекочевки и затем погибло здесь, вследствие недостатка в корме. Возможно, что олени попали на остров Визе во время перекочевки с Новой Земли на Ямал; по свидетельству ненцев такие перекочевки происходили не раз.

Мы побродили по острову, исследуя его, целый день. Обратный путь по торосистому припаю показался после этого особенно тяжелым. Некоторые экскурсанты были так обессилены, что даже не могли самостоятельно взобраться по штормтрапу на пароход. Их пришлось поднять на борт ледокола при помощи лебедки.

15 августа. Обогнули остров Визе с севера и взяли курс прямо на Северную Землю. Вскоре, однако, встретили непроходимые многолетние льды. Делать нечего — приходится снижаться к югу.

16 августа. Целый день бились в тяжелых льдах и в результате продвинулись вперед только на несколько корпусов корабля. Ослепительно яркий солнечный день. Кругом не видно ни клочка чистой воды, всюду до горизонта простирается сплошное море торосов. От острова Визе мы отошли совсем недалеко и он еще хорошо виден. Седовцы ругательски его ругают за „магнитное свойство“ притягивать к себе наш ледокол.

17 августа. Куда ни кинешь взор — всюду безграничные ледяные поля. „Седову“ приходится туго и мы продвигаемся вперед с убийственной медленностью. Лед все время находится в состоянии сжатия и надежд на то, что ветер в ближайшем будущем разредит его, нет, — мы находимся как раз в центре обширного антициклона, с неизбежным для него маловетрием. Утром остров Визе был все еще виден. Каждый седовец, выходя после ночного отдыха из своей каюты на палубу, при виде острова считал долгом выругаться. „Паршивая земля“ — таково было общее мнение. — Взяли гидрологическую станцию. Верхний слой воды, толщиной в 50 метров, обладал очень низкой температурой — ниже — 1.7°. Ни следа

летнего прогрева! Район, в котором мы находимся, повидимому, с самой зимы был покрыт сплошными ледяными полями. Выберемся ли?

18 августа. Вчера, в 7 ч. вечера, так основательно заклинились между двумя громадными торосистыми полями, что сорваться удалось только сегодня в 4 ч. утра. Помог аммонал, взрывы которого очевидно расшевелили подмятый под ледокол лед. Вечером, когда мы пересекли 79-ую параллель, лед стал несколько более проходимым. На южном горизонте кое-где показались темные пятна на небе — признаки разводий. Небо сегодня пасмурное и потому каждое разводье отражается на нем очень отчетливо. Ориентироваться во льдах и выбирать путь при пасмурном небе вообще гораздо легче, чем при ясной погоде. Последняя, впрочем, не балует мореплавателя в полярное лето.

20 августа. За последние двое суток продвинулись к югу на 60 миль и сегодня мы миновали 78-ую параллель. Характер льда резко изменился. Мощные многолетние поля остались позади, их заменили тонкие „ниласовые“ поля, почерневшие и истлевшие. Толщину этого льда я оцениваю в 40 сантиметров. „Седов“ идет цельными полями, но временами все же застревает во льду.

21 августа. Все те же ровные „ниласовые“ поля. Р. Л. Самойлович очень удачно сравнил их с застывшим озером. Этот ледяной покров несомненно образовался поздней весной, вероятно в конце мая. В течение всего лета здесь, очевидно, не было ни одного шторма — иначе этот тонкий лед взломало бы и местами образовались бы торосы.

Около полудня мы, наконец, вышли на кромку. Она находилась в широте 76°54′ N и долготе 79°17′ E. Сейчас идем на восток, к Северной Земле. Пасмурно, временами густой туман. Днем шел снег.

22 августа. Сегодня утром усмотрели небольшой скалистый остров, не обозначенный на карте. Мы назвали его островом Исаченко, в честь известного микробиолога, участвующего в нашей экспедиции. Приближенное местоположение острова определяется координатами: с. ш. 77°16′ и в. д. 88°. Вечером мы открыли еще другой остров, который в честь нашего капитана получил название острова Воронина. Около этого острова мы снова вошли во льды, ставшие вскоре труднопроходимыми. По всей видимости дальше к востоку, по направлению к мысу Неупокоева на Северной Земле, льды еще не

взломаны. Забираться в этот лед не имеет никакого смысла — „Седову“ он явно не под силу. Приходится, таким образом, отказаться от постройки научно-исследовательской станции на мысе Неупокоева, где она, находясь у западного входа в пролив Вилькицкого, имела бы большое значение для обслуживания навигации по северному морскому пути. Так как на севере находится сравнительно легко проходимый лед, то решили искать подходящего места для устройства станции где нибудь дальше на берегах Северной Земли.

„Сибиряков“ во льдах к востоку от Северной Земли.

23 августа. Произведенное утром измерение глубины дало только 20 метров, тогда как незадолго до этого лот показал 100 метров. Такое резкое уменшение глубины сильно обеспокоило капитана и он велел держать на пордвест. Таким образом, мы стали удаляться от Северной Земли. Встретили несколько айсбергов, имевших столообразную форму, столь характерную для антарктических ледяных гор. Днем мы уви-

дели землю и решили, что это Северная Земля. Однако, когда „Седов“ подошел ближе, оказалось, что перед нами остров. Мы его назвали по имени проф. Р. Л. Самойловича. Остров этот свободен от ледников, но сейчас он почти весь покрыт снегом. Западные берега острова обрывистые. К востоку от острова Самойловича была видна стена ледника, сползающего, очевидно, с Северной Земли. Западные берега этого архипелага сегодня впервые открылись человеческому взору. О. Ю. Шмидт и Н. Н. Урванцев, однако, никак не хотят согласиться с тем, что это Северная Земля, и настаивают на том, что мы видели просто приподнятые рефракцией морские льды.[1]

С запада остров Самойловича был окружен поясом очень силоченного торосистого крупно-битого льда. Пролив между островом и Северной Землей был покрыт невзломанным льдом. Мы подошли к острову на расстояние 1—$1^1/_2$ миль. Выгрузка строительных материалов, вследствие льдов, находившихся в беспрерывном движении, была бы связана с очень большими трудностями и потому было решено станцию здесь не строить. Кроме того, унылый вид острова мало привлекал начальника будущей станции Г. А. Ушакова, тем более, что Георгий Алексеевич принадлежит к числу неверящих в близость Северной Земли. Идем искать счастья дальше на север.

24 августа. Утром подошли к неизвестному острову,[2] у берега которого держался припай, шириной около двух километров. С целью рекогносцировки на остров отправилась пешая партия во главе с О. Ю. Шмидтом. Окружавший остров припайный лед представлял собою чудовищные нагромождения торосов, и люди, даже без поклажи, пробирались по этому льду с большим трудом. О том, чтобы в оставшийся короткий срок перетащить по этому льду строительные материалы, не могло быть и речи. Я думаю, что этот припай многолетнего происхождения. Лед здесь вскрывается, таким образом, не каждое лето. Озерков на припае почти не видно — лето здесь было, значит, холодным. Сам остров уже сплошь покрыт свеже-выпавшим снегом. Чувствуется дыхание зимы.

Г. А. Ушаков и Н. Н. Урванцев вернулись с рекогносцировки мрачные. Заветная мечта их — устроиться на Северной Земле

---

[1] Впоследствии оказалось, что мы находились совсем недалеко от Северной Земли, а именно всего в каких нибудь 15 милях от острова Октябрьской Революции, самого большого из островов архипелага. Поэтому несомненно, что мы видели тогда действительно Северную Землю.

[2] Это был один из островов группы Сергея Каменева.

на два года с целью ее детально исследовать — стоит под угрозой срыва. Я, впрочем, не теряю еще надежды найти где-нибудь подходящее место для устройства станции. Пессимистичнее всех настроен Н. Н. Урванцев.

25 августа. Вчера нам посчастливилось найти то, что мы искали: небольшой, лишенный припая остров, к берегу которого ледокол мог подойти на расстояние полутора кабельтовых. Низменный остров[1] производит крайне унылое и неприветливое впечатление, но зато условия выгрузки здесь идеальные. От места причала шлюпки до места, выбранного для постройки дома, всего только 30—40 м. Кроме того, этот остров обладает рядом других преимуществ в отношении постройки на нем станции. Он расположен совершенно открыто, что важно для метеорологических наблюдений; по опыту этого года остров этот является наиболее легко доступным районом на западном побережье Северной Земли; наконец, условия промысла на морского зверя здесь, повидимому, не плохие. До берега самой Северной Земли отсюда, кажется, тоже не близко,[2] но с этим мириться можно. Во всяком случае мрачное настроение у Г. А. Ушакова и Н. Н. Урванцева исчезло безвозвратно. „Деревня хорошая“ — решили зимовщики, как только высадились на берег. Оба они, вместе с радистом В. Ходовым и промышленником С. Журавлевым, тоже остающимися на зимовку, с бешеной энергией взялись за устройство полярного зимовья, в котором им придется провести два года. Торопиться, действительно, надо. Август на исходе и температура воздуха уже постоянно держится ниже нуля. Особенно я опасаюсь западных ветров, которые могут принести лед с моря и прижать нас к берегу. Такая ловушка может иметь печальные последствия для „Седова“. Я просил действующее на „Малыгине“ бюро погоды ежедневно сообщать нам свои прогнозы.

Недалеко от острова, на котором строится станция, находится еще несколько других. Всю эту группу островов мы назвали островами Сергея Каменева, в честь председателя Правительственной арктической комиссии, положившего много труда на дело организации научно-исследовательских работ в Арктике и, в частности, оказавшего неоценимую помощь нашей экспедиции.

---

[1] Этот остров, также принадлежащий к группе островов Сергея Каменева, был позже назван Г. А. Ушаковым островом Домашним.

[2] Это расстояние равно 10 милям.

Рассматривая карту полета „Италии“ в 1928 году, я к крайнему удивлению вижу, что эта экспедиция была совсем близко от того места, где мы сейчас находимся. В судовом журнале „Италии“ даны координаты 79°16′ N и 91°40′ E, а строющаяся на островах Сергея Каменева станция расположена в широте 79°30′ N и долготе 91°08′ E. Отчего же Нобиле не видел земли?

Кругом очень много морского зверя. То и дело выстает то заяц, то тюлень. Сперва показывается симпатичная морда с большими удивленными глазами, а когда зверь ныряет, видна его блестящая, сверкающая на солнце, спина. Изредка наблюдаются моржи. Г. А. Ушаков, как полновластный хозяин Северной Земли, отдал приказ, воспрещающий производить по зверю хотя бы один выстрел. Горячо приветствую этот приказ.

Собаки, над которыми нет больше бдительного глаза Журавлева, занятого на берегу, чувствуют себя на раздолье. На судне они где-то воруют медвежье сало и объедаются им до отвала. Так как собачья жадность не находится ни в каком соответствии с вместимостью собачьего желудка, то сплошь и рядом видишь на палубе изрыгающего пса. Освободив этим способом свой желудок, собака остается охранять свою блевотину, с некоторым изумлением рассматривая ее. Когда приближается другой пес, польстившийся на аппетитное блюдо, раздается злобное рычанье. Дав желудку отдохнуть с полчаса, собака принимается подлизывать лакомство, уже побывавшее в ее желудке. Обычно такая процедура повторяется несколько раз, пока наконец в собачьем желудке не найдется для медвежьего сала окончательного места.

28 августа. Дом на берегу растет с поразительной быстротой. По приказу Отто Юльевича на выгрузку и постройку дома мобилизован весь состав экспедиции. Работа кипит. Дует северозападный ветер, который гонит перед собой клочья, так называемых „разорванных слоистых облаков“. Такие быстро бегущие низкие, как бы „дымовые“ облака поморы в Беломорье называют „шарей“. Это сообщил мне В. И. Воронин.

29 августа. Радиомачта поставлена, дом заканчивается. Сегодня, к общей радости, свезли на берег собак. Как ни симпатичны эти животные, чистоте на палубе они не способствуют. Их 43 штуки и это все настоящие ездовые собаки, вывезенные из северовосточной Сибири. Животные так привыкли к судну, что, попав на берег, сейчас же бросились к стоя-

щей на мели льдине, взобрались на нее и, уставившись на судно, начали жалобно выть. Журавлев, на котором лежит уход за собаками и который справляется с этим прекрасно, но бравирует жестоким отношением к животным, стал их подбадривать: „ну, кончилась ваша каторга, и — началась новая! Смотрите, не загибаться у меня, а то живо раскулачу!“ Это ласковое увещевание было подкреплено несколькими ударами ногой собакам под живот.

Сегодня убит первый медведь на Северной Земле. Собаки не обнаружили ни малейшего интереса к этому событию.

30 августа. Работа на берегу закончена. Она продолжалась шесть суток — едва ли когда нибудь раньше полярная станция была выстроена в такой короткий срок.

В $17^1/_2$ ч. простились с зимовщиками и стали отходить от островов Сергея Каменева. Прощанье было серьезное, без излишних и трогательных объятий.

К западу от островов Сергея Каменева море оказалось совершенно свободным от льдов. Этим обстоятельством нельзя было не воспользоваться и, по моему предложению, форштевень „Седова“ был поставлен на норд. Принимая во внимание позднее время года и установившиеся морозы, мы, может быть, немного рискуем, когда продолжаем итти на север. Но, с другой стороны, было бы прямо непростительно упустить столь благоприятные ледовые условия и не выполнить гидрологических работ в этих еще никем не посещенных водах. Может быть нам удастся также установить, как далеко на север простирается Северная Земля.

31 августа. Идем с гидрологическим разрезом по 89-му меридиану на север. В широте 80°05′ N вошли в лед. В начале он был очень разреженный и не представлял никаких затруднений для „Седова“, но, начиная с параллели 80°50′ N, стали попадаться многолетние торосистые поля и вместе с тем лед стал более сплоченным.

Вечером впереди показалась неизвестная земля — поскольку можно было судить—вся покрытая ледником. По глазомерной оценке мы находимся от этой земли в расстоянии семи миль (к югу). Приблизиться к земле, которая, повидимому, представляет собою остров, мешает туман. Участники экспедиции постановили назвать эту землю в честь начальника, островом Шмидта. Сам Отто Юльевич, однако, и на этот раз оказался „Фомой неверующим“ и утверждает, что мы видим только

мпраж. „Наоткрываем мы с вами всяких земель Джиллеса[1] — сколько будет работы будущим экспедициям, чтобы выправить наши ошибки!“. Я понимаю Отто Юльевича: действительно неприятно „получить“ остров, который последующими экпедициями будет вычеркнут с карты, как несуществующий. У В. И. Воронина и у меня, все же, нет ни малейшего сомнения в том, что перед нами действительно земля. Решили выждать пока не рассеется туман, чтобы сделать попытку подойти к земле ближе.

1 сентября. Рано утром туман разошелся и мы приблизились к острову на расстояние двух миль. Теперь и Отто Юльевич убедился в его существовании. Остров Шмидта сплошь оледенелый, нигде не видно даже пятнышка земли. Такую высокую степень оледенения сравнительно небольшого острова мне приходилось видеть только на Земле Франца-Иосифа. Французы называют подобные острова сплошь покрытые льдом: „île en calotte“.

От нашей самой северной точки, достигнутой у острова Шмидта (80°58′ N и 90°25′ E), мы повернули на юг. Дальнейший путь на север прегражден непроходимым льдом. Температура воздуха держится в пределах от —3° до —6° и свободные пространства моря начинают покрываться салом.[2] Если мы до сих пор рисковали здраво, то дальнейшее пребывание в этих водах в столь позднее время года было бы уже безрассудным риском. Итак — домой!

Мне кажется, что сегодня некоторые из седовцев заметно повеселели. Я видел, как то один, то другой поднимался на капитанский мостик и, кинув взгляд на картушку ходового компаса, уходил, мурлыча веселенький мотив.

Сегодня мы встретили большие стада белух.

2 сентября. Утром я проснулся от сильных толчков. Оказалось, что мы бьемся в сплошных льдах. На мостике стоял Воронин.

---

[1] В 1707 г. мореплаватель Джиллес увидел к северо-востоку от Шпицбергена неизвестную землю, которая затем долгое время фигурировала на картах под названием „Земли Джиллеса“. Позднейшие плавания в этом районе, однако, не подтвердили существования здесь земли. Вероятно Джиллес был введен в заблуждение сильной рефракцией. Случаев, когда „открывались“ несуществующие земли, история исследований Арктики знает немало.

[2] „Сало“ есть скопление свежеобразовавшихся ледяных игл, которые, в виде тонкой пленки, покрывают море пятнами, напоминающими масляные.

„Тяжело, Владимир Юльевич!“ — обратился ко мне капитан. Лицо у него очень озабоченное, таким я Воронина не видел за всю экспедицию. Неужели влипли? Не думаю. Скорее всего это только местное скопление тяжелых льдов, временно находящихся в состоянии сжатия.

3 сентября. Тяжелые льды позади, мы находимся у кромки. Утром тщетно искали остров Уединения. Видимость была очень плохая, но капитану все же удалось „схватить“ временами проглядывавшее через облака солнце и определить широту и долготу. Вероятно остров Уединения положен на карту неправильно. Потеряв надежду найти этот остров, легли на запад, вдоль кромки льдов. Время от времени останавливаемся для производства гидрологических станций.

Отто Юльевич спросил меня сегодня, что я думаю о дальнейшей экспедиционной деятельности Арктического института. Я отвечал, что считаю необходимым распространить экспедиционные исследования дальше на восток, с целью разрешения основной проблемы советской Арктики — вопроса о возможности практического использования северного морского пути на всем его протяжении. Я не согласен с довольно крепко укоренившимся мнением, которое в особенности поддерживается морскими кругами, будто на этот вопрос следует поставить окончательный крест. Этот пессимистический взгляд, утвердившийся после неудачной попытки „Таймыра“ и „Вайгача“ пройти в 1913 году через пролив Вилькицкого и после вынужденной зимовки этих же судов в 1914—1915 годах у Таймырского полуострова, в значительной мере поколеблен работой советских экспедиций в последние годы, в том числе и нашей, которые показали, что с усовершенствованными техническими средствами можно выполнить то, что раньше не удавалось. Я не считаю возможным утверждать сейчас, что северовосточный проход может быть использован для регулярного мореплавания, но полагаю, что категорическое отрицание этой возможности не имеет под собой почвы. Вопрос этот остается открытым, и поэтому его необходимо изучить. Думается, что время для его изучения настало — экономическое развитие всего советского севера настоятельно требует этого. Первым необходимейшим мероприятием в этом направлении я считаю устройство станции в наиболее тяжелом в ледовом отношении участке северного морского пути — на мысе Челюскине. Отто Юльевич ответил, что вполне разделяет мой взгляд, почему решил включить в план работ Арктического института

не только устройство станции на мысе Челюскине, но и организацию экспедиции северовосточным проходом. К последнему проекту я присоединился полностью.

6 сентября. Снова в Русской Гавани. Экспедиция идет к концу. Как только геологи и топографы закончат здесь свои работы, идем в Архангельск. Все возложенные на экспедицию задачи выполнены полностью и мы возвращаемся с легким сердцем".

. . . . . .

Туман, который преследовал нас на всем пути от Диксона к Северной Земле, стал особенно сгущаться, когда мы подходили к островам Сергея Каменева. Вечером 13 августа я обратил внимание на резкое изменение цвета воды, которая стала светлозеленой. Это, вместе с весьма ощутительным падением температуры воды, являлось верным признаком близости Северной Земли. Следовать по нашему курсу в тумане дальше — значило бессмысленно рисковать всей экспедицией и потому не оставалось другого выхода, как встать на якорь. Глубина оказалась небольшая — всего только 36 м.

Когда через несколько часов туман несколько разорвало, мы увидели впереди землю, находившуюся от нас в расстоянии каких-нибудь трех четвертей мили. Это был несомненно один из островов Сергея Каменева, но не остров Домашний, на котором стоит станция. Гудков, которые мы стали давать, на станции не было слышно — об этом сообщили нам по радио зимовщики. Проблуждав еще некоторое время в тумане, мы в конце-концов разыскали остров Домашний и встали недалеко от него на якорь. С берега немедленно отвалила моторная шлюпка, в которой, как мы могли рассмотреть, сидело четыре человека — все население Северной Земли. Вскоре можно было уже узнать каждого из них и разглядеть их лица; с виду зимовщики казались совершенно такими же, как два года назад, когда я расставался с ними здесь.

Зимовщики Северной Земли были встречены на „Сибиряков" громким и дружным „ура". Когда они взошли на борт, мы крепко пожали им руку, Шмидт и Ушаков обнялись и поцеловались. Глядя на эти загорелые мужественные лица, невольно думалось: „да, это настоящие люди!" Киноработники, как обычно, потребовали повторения всей сцены встречи, иначе по их мнению, ничего путного из съемки не получится. Зимовщики должны были снова сесть в шлюпку и затем

подъехать к ледоколу, опять повторились объятия, поцелуи. На этот раз все вышло „красивее“ и киноработники остались довольны. Этот прием специальных инсценировок перед аппаратом В. А. Шнейдеров широко применял в течение всей экспедиции и таким именно образом создавался наш экспедиционный фильм. Действительные сцены „с натуры“ почему-то не нравились режиссеру, который во что бы то ни стало хотел каждого сибиряковца превратить в актера. Благодаря стараниям В. А. Шнейдерова, некоторые из сибиряковцев за время экспедиции научились искусству позировать в совершенстве.

Всем нам, конечно, не терпелось узнать, как зимовщики провели два года на Северной Земле и какие работы им удалось выполнить. Г. А. Ушаков и Н. Н. Урванцев, уступая нашим просьбам, сделали небольшой доклад в битком набитой народом твиндечной кают-кампании. Прежде всего они показали нам топографическую карту Северной Земли. Исследования зимовщиков выяснили, что Северная Земля представляет собой архипелаг, состоящий из четырех сравнительно больших островов и ряда прилегающих к ним небольших островов. Самый северный остров получил название „Комсомолец“. К югу от него лежат сравнительно небольшой остров „Пионер“ и остров „Октябрьской Революции“. Этот последний, занимая площадь в 14 000 кв. км, является самым большим островом архипелага. Дальше на юг расположен остров Большевик, отделенный от материка проливом Вилькицкого. Кроме этого пролива, Карское море соединяется с морем Лаптевых проливом Шокальского (между островом Большевик и островом Октябрьской Революции) и проливом Красной Армии (между островом Октябрьской Революции и островом Комсомолец). Наконец, четвертый возможный путь в море Лаптевых лежит к северу от архипелага, в обход мыса Молотова — самой северной точки Северной Земли, расположенной на 81°16′ с. ш. Общая площадь всех островов Северной Земли (за исключением острова Шмидта, который остался не исследованным) составляет 36 712 кв. км. Значительная часть Северной Земли — по подсчетам Н. Н. Урванцева до 42% — занята ледниками, спускающимися местами до самого моря. Карта Северной Земли, составленная Н. Н. Урванцевым, была для нас чрезвычайно ценна и Я. Я. Гаккель немедленно принялся снимать с нее копию. Во время нашего дальнейшего плавания в районе Северной Земли она очень помогала нам.

Свои работы по исследованию Северной Земли зимовщики развернули вскоре после того, как „Седов“ в 1930 году покинул острова С. Каменева. Осенью был выполнен маршрут к горе Серп и Молот (на острове Октябрьской Революции), у подножия которой была устроена продовольственная база. Пополнение этой базы продолжалось в течение полярной ночи; всего сюда было завезено $1^1/_2$ тонны собачьего пеммикана[1] и разного продовольствия для людей. В темное время года производились различного рода стационарные наблюдения и, кроме того, шла деятельная подготовка к весенним маршрутам: шились одежда, обувь, сбруя, приводилось в порядок прочее снаряжение.

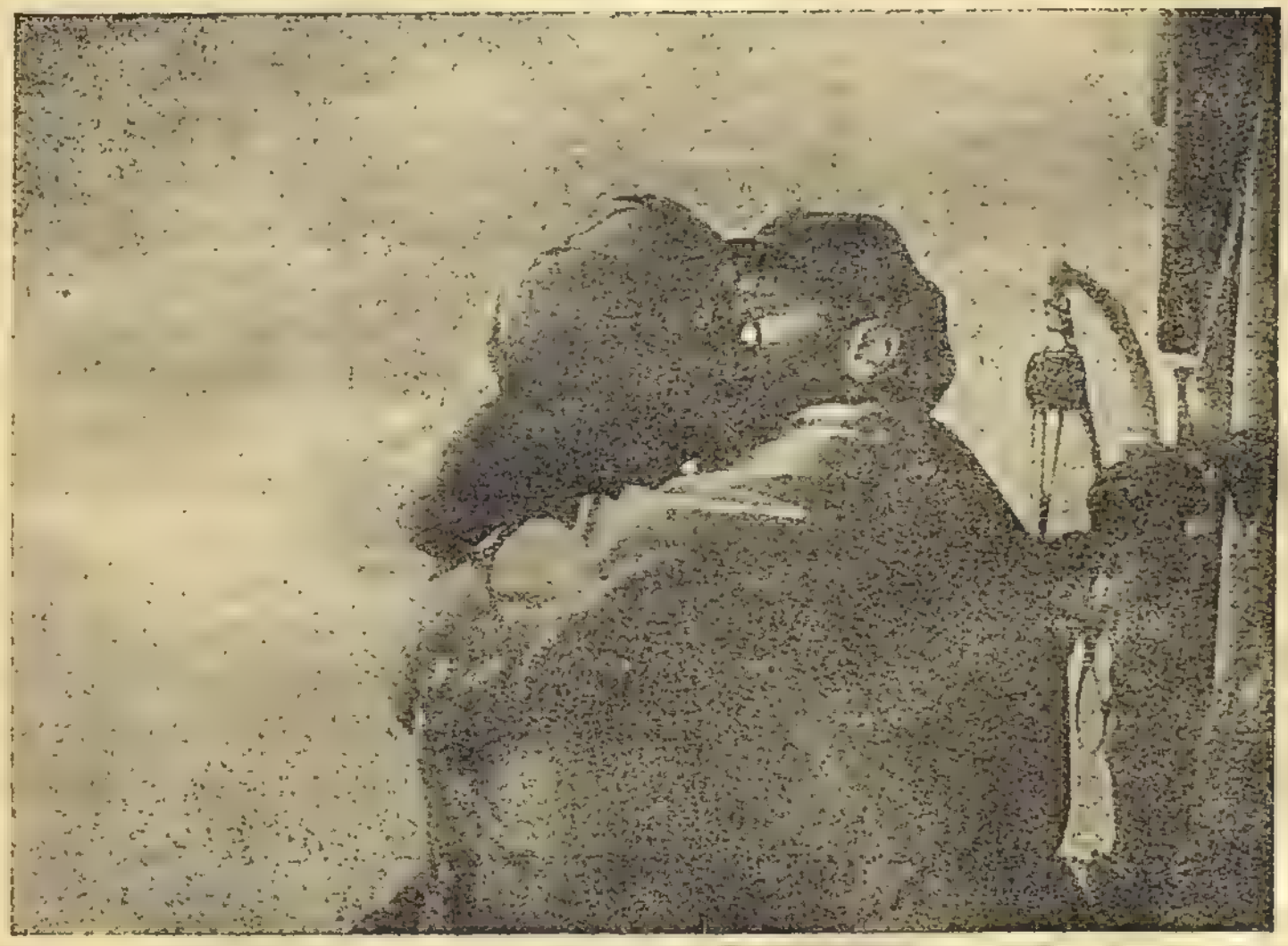
Первая большая санная экспедиция была предпринята весною 1931 года, когда был обследован пролив Красной Армии и обойден кругом остров Комсомолец. Вторая санная экспедиция, во время которой был пересечен остров Октябрьской Революции и исследован пролив Шокальского (который до этого изображался на картах, как залив), протекала в тяжелых условиях. „С конца июня, когда стаяла большая часть снега — рассказывал Н. Н. Урванцев[2] — поверхность морского льда у берега стала походить на гигантскую терку. Двигаться по берегу нельзя было, так как снегу там не было совершенно и единственный возможный путь лежал по льду. По этой ужасной дороге собаки скоро ободрали себе лапы до крови, а некоторые протерли их до сухожилий и даже до костей. Люди нередко шли по пояс в воде и выбивались из сил, помогая измученным животным. Последние были настолько истощены, что как только их распрягали, тотчас же пластом падали на землю и никакие силы не могли их заставить подняться. Продовольствие подходило к концу, остатки масла и шоколада мы отдали собакам, сами же питались одним рисом. В начале июля, к счастию, удалось убить двух медведей и их мясом подкрепить как силы собак, так и свои собственные“. Исследование острова Пионер было выполнено уже

---

[1] Пеммикан — концентрированный пищевой продукт, широко применяющийся в полярных экспедициях. Главные составные части пеммикана — сушеное мясо, жир, мука и овощи. Пеммикан делается двух сортов: для людей и для собак. Последнего рода пеммикан обычно изготовляется из китового жира. Главным поставщиком пеммикана является Дания, в СССР он пока еще не изготовляется.

[2] См. также составленный Н. Н. Урванцевым очерк исследования Северной Земли (Изд. Арктического института, 1933 г.).

„Сибиряков“ на рейде у островов Сергея Каменева.



Встреча О. Ю. Шмидта и Г. А. Ушакова.

весною 1932 года. Всего исследователи сделали по Северной Земле 3.000 километров.

Помимо топографической съемки, в результате которой с карты советской Арктики было стерто большое белое пятно, зимовщики выполнили целый ряд других работ: геологические, геомагнитные, метеорологические, гидрологические и др. Мы от души поздравили самоотверженных полярных исследователей с достигнутыми ими блестящими результатами. Впоследствии, по возвращении зимовщиков на „Большую землю“, правительство наградило их высшей наградой: Г. А. Ушакову и Н. Н. Урванцеву был вручен орден Ленина, Ходову и Журавлеву — орден Трудового Красного Знамени.

Чрезвычайно интересовали нас сведения о состоянии льдов в районе Северной Земли. По словам зимовщиков к западу от островов Сергея Каменева открытая вода держалась уже с начала июля. У восточных берегов Северной Земли, которые зимовщики посетили весной, льды в это время были уже всюду вскрыты и местами чистая вода подходила к берегу вплотную. Многолетние льды были замечены только в глубине некоторых заливов. Для нас это были добрые вести, на основании которых надо было решить теперь вопрос о выборе пути в море Лаптевых. Наиболее южный пролив — пролив Вилькицкого — уже посещался судами („Вега“, „Фрам“ „Заря“, „Таймыр“, „Вайгач“, „Мод“), а потому представлял наименьший интерес. Кроме того, исследованием этого пролива предполагал заняться „Русанов“. Пролив Шокальского, не посещавшийся еще ни одним судном, был более заманчив в отношении научно-исследовательских работ. Но, принимая во внимание полное отсутствие льдов, исследование этого пролива также могло быть выполнено „Русановым“; кроме того, этот пролив — в случае благоприятной ледовой обстановки — предполагала посетить экспедиция Гидрографического управления на „Таймыре“. Что касается пролива Красной Армии, то судоходность его возбуждала сомнения. Зимовщики видели в этом проливе много айсбергов, часть которых, сидела на мели; этот узкий пролив изобилует небольшими островками и, возможно, рифами. Оставался еще четвертый путь — вокруг Северной Земли. В научно-исследовательском отношении он представлял очень большой интерес, ибо еще ни одно судно не огибало Северной Земли. Было ясно, что этот путь — даже учитывая благоприятные сведения, сообщенные нам Г. А. Уша-

ковым — должен был представить значительные трудности и что выбор его будет связан с риском потерять несколько дней. К счастью, благодаря полному отсутствию льдов на пути от Диксона к островам Сергея Каменева, мы уже наверстали время, упущенное вследствие опоздания „Вагланд“. Я был того мнения, что рискнуть следует, ибо рассчитывать на повторение в ближайшем будущем столь благоприятных ледовых условий, как в 1932 году едва ли приходилось. На мой взгляд было бы прямо непростительно не воспользоваться благоприятной обстановкой этого года и не сделать попытки обогнуть Северную Землю. Я высказал свои соображения Отто Юльевичу и он вполне согласился со мной, считая, однако, необходимым согласовать вопрос о выборе пути с капитаном. Тут то я уж знал как надо действовать! „Моря не бойся, а горы[1] бойся“ — эта поговорка поморов должна была теперь пригодиться. Я разложил перед Ворониным урванцевскую карту Северной Земли. „Вот видите, Владимир Иванович“ — начал я — „для нас, научных работников, было бы очень интересно пройти проливом Шокальского. Правда, этим проливом никто никогда не плавал, глубины его вовсе неизвестны, да и островков всяких на карте показано не мало, а потому возможно, что в проливе имеются и подводные рифы. Как вы думаете на счет этого пролива?“ — Капитан внимательно рассматривал карту и хранил молчание. Лицо его нахмурилось. „Пролив Красной Армии тоже любопытно обследовать“ — продолжал я — „но он, вероятно, представляет еще большие опасности для мореплавателя, чем пролив Шокальского. Есть еще третий путь — обход Северной Земли с севера. Опасаться подводных банок на этом пути едва ли приходится, но зато нас ждет там другой враг — льды. Если здесь, у островов Каменева, море чисто, то ведь это не значит, что льда нет и на севере“. — „Дело все в том, что на льды мы и шли“, — отвечал Владимир Иванович, продолжая изучать карту. „Льды нам не страшны и „Сибиряков“ с ними справится. Вы сами видите, какой год выдался удачливый. А в проливы я бы не советовал соваться. Это дело специального гидрографического судна, наша же главная задача — поскорей пройти в Тихий океан. Проливы нам все дело могут испортить“. — „Так вы, Владимир Иванович, не возражаете против обхода

[1] Т. е. суши, берега.

Северной Земли?“ — „Если выбирать между этим путем и проливом Шокальского, то я за обход с севера“. — Итак, дело в шляпе! Подошел Отто Юльевич и решение пройти в море Лаптевых самым северным путем было принято окончательно.

На островах Сергея Каменева нам предстояло еще выгрузить горючее для самолета А. Д. Алексеева, который в скором времени предполагал прилететь сюда. Пока происходила выгрузка, участники экспедиции занялись осмотром станции. С виду она очень скромная: небольшой домик, состоящий из жилой комнаты, кухни и помещения для радиоаппаратуры, да сарай — вот и все постройки. Однако, и с этими скромными средствами зимовщики сумели создать не только хорошие условия для жизни и труда, но даже известный уют. Нас удивили громадные запасы продовольствия, оставшиеся на станции. Оказалось, что зимовщики питались почти исключительно продуктами охоты, главным образом медвежатиной. Поэтому мясные консервы остались нетронутыми, мало было израсходовано даже таких продуктов как масло и шоколад. Условия для охоты оказались на островах Сергея Каменева, особенно на самом западном острове, названном Голомянным, хорошими. Об этом свидетельствовало громадное количество медвежьих шкур, развешанных недалеко от дома на деревянных козлах. В море часто появлялись большие стада белух, нередко показывались также моржи и морские зайцы.[1]

К вечеру 14 августа выгрузка горючего была закончена, а киноработники засняли все нужные им кадры. Время терять было нечего и капитан отдал приказ готовить машину. Когда мы покидали острова Сергея Каменева, сюда подходил „Русанов“, сильно задержавшийся, вследствие тумана и шедший почти от самого острова Сидорова малым ходом. Приветствуя „Русанова“ гудками, Владимир Иванович пошутил: „бухта у Домашнего острова приобретает значение большого порта — один ледокол выходит, другой входит!“ Стоящие

---

1 Промысловые возможности на островах Сергея Каменева несомненно находятся в зависимости от состояния льдов. В благоприятные в ледовом отношении годы зверя здесь много, в тяжелые ледовые годы его мало. Так, по сообщению сменившего Г. А Ушакова нового начальника — Нины Петровны Демме — в 1933 году, когда льды у западных берегов Северной Земли не вскрывались даже летом, промысел на зверя был здесь чрезвычайно плох.

на берегу зимовщики махали на прощание шапками и салютовали из ружей. С капитанского мостика я смотрел, как станция постепенно скрывалась из виду. На сложенном из серой гальки мыску, который омывался яркой светлозеленой водой, она издали представляла красивую картину. „Полный вперед“ — приказал Владимир Иванович вахтенному штурману. „Курс — нордвест пять градусов“.

Итак, — на север, в поисках нового пути.

6 БОЙ СО ЛЬДАМИ

„В том море так много льда, сколько я нигде во всем свете не видал. Льды чаще встречаются к северо-востоку или к северу от земли, нежели к югу, юго-западу или западу. Случалось, что люди заходили в эти льды и некоторые погибали там, другим же удавалось выбраться".

„Королевское зерцало" — неизвестного автора XIII века.

„КУДА девался весь лед?" — недоуменно спрашивали сибиряковцы, когда ледокол уже перешел за 80-ую параллель и приближался к 81-ой, а кругом простиралось все то же открытое море. На горизонте показалась белая шапка острова Шмидта, с юга он омывался чистой водой, если не считать нескольких больших айсбергов. Ледяные горы, откалывающиеся от ледников на западном берегу Северной Земли, несомненно увлекаются дрейфом в Полярный бассейн. Доказательством этого является дрейф деревянного буя, выброшенного к западу от Северной Земли экспедицией на „Седове" в 1930 году, продрейфовавшего к северу от Земли Франца-Иосифа и найденного в 1932 году у берегов северной Норвегии. Таким образом предположение, что в Полярном бассейне айсбергов, которые могут сидеть в воде на 100 и более метров, не встречается, оказывается неверным. Между тем Уилкинс, подготовляя свою экспедицию к северному полюсу на подводной лодке, исходил именно из предположения, что он на своем пути айсбергов не встретит. Мы знаем теперь, что этот расчет был неправилен и что плавание подводной лодки в Полярном бассейне на глубине 50 метров не является полной гарантией от столкновения со льдом.

Когда мы проходили мимо острова Шмидта, Я. Я. Гаккель воспользовался случаем и при помощи ряда пелен-

гов[1] определил контуры береговой линии острова. Размеры его оказались несколько большие, чем по данным экспедиции 1930 года, и по вычислениям Я. Я. Гаккеля, площадь острова составляет около 75 кв. километров.

„Не заглянуть ли попутно на полюс?“ — обратился кто-то к В. И. Воронину, — „льды то, видно, все потаяли!“ — „Погодите, скоро появятся, успеете налюбоваться“ — недовольно

Айсберг у берегов Северной Земли.

буркнул капитан. Он был прав: небо на горизонте носило явные следы „ледяного отблеска“, вскоре то здесь, то там стали появляться отдельные раскачивавшиеся на волнах льдинки, а в широте 81°07′ N мы подошли к кромке. Здесь нас поджидала медведица с медвежонком, точно гостеприимная хозяйка своих гостей. Медвежонок влез на торос и, вытягивая шею, стал с любопытством рассматривать медленно

---

1 Пеленг — засечка на какой нибудь предмет, берущаяся при помощи компаса.

приближавшийся к нему предмет. Гости оказались, однако, совсем не такими милыми, как видимо предполагала хозяйка, и вместо приветствия угостили ее дождем пуль. Изрешетенная медведица с громким стоном рухнула на лед, обагрившийся яркой кровью. Медвежонок в паническом страхе бросился наутек, издавая жалобный рев. За ним была устроена погоня и маленького зверя удалось взять живьем. В то время, когда медвежонка поднимали на борт, у самого судна показался морж. Выстрелом в голову он был убит наповал, но это убийство было совершенно бесцельно — морж, конечно, камнем пошел ко дну. За пойманным медвежонком принялсяухаживать борт-механик Игнатьев, который и в течение всего дальнейшего плавания заменял бедному зверю мать, отдавая полностью свой паек консервированного молока. Этого медвежонка ожидала совсем особенная судьба: по прибытии „Сибпрякова“ в Японию экспедиция подарила его микадо. Думается, что пышная жизнь при императорском дворе едва ли пришлась Мишке по вкусу и наверное он предпочел бы ей скромную участь бродяги ледяных пустынь.

Прощай полярное приволье.

Лед, который мы встретили за островом Шмидта, был разреженный и ледокол без труда прокладывал себе в нем дорогу. Однако, по мере продвижения на север, льдины принимали все более серьезный характер, а в широте 81°28′ N „Сибпряков“ уткнулся в громадные торосистые поля. Стоп!

Дальше итти нельзя — для борьбы с полярным паком силы „Сибирякова“ явно недостаточны. Мы находились в 12 милях к северу от мыса Молотова — крайнего выступа Северной Земли. Лот показал глубину в 313 метров, следовательно мы еще не вышли за пределы материковой отмели. Когда я предлагал итти в обход Северной Земли, у меня была затаенная надежда выйти на большие глубины Полярного бассейна, чтобы выполнить там хотя бы одну гидрологическую станцию — эту надежду приходилось теперь оставить. О том, чтобы забираться в этот тяжелый лед, который простирался на север, не могло быть и речи. Возможно, что „Сибирякову“ и удалось бы проникнуть еще на десяток миль дальше на север, но это было бы связано с расходом большого количества угля и, вероятно, потерей нескольких дней. Итти на это было нельзя — и уголь и время были для нас слишком дороги. Между тем гидрологические наблюдения, выполненные к северу от континентальной ступени, представляли бы исключительный научный интерес. До настоящего времени мы обладаем только одной серией наблюдений, выполненных на больших глубинах Полярного бассейна — это станции „Фрама“ в 1893—1895 годах.

На основании этих наблюдений Фритьоф Нансен создал теорию о происхождении глубинных вод Северного Ледовитого моря, которую он, однако, сам считал недостаточно обоснованной, так как наблюдения на „Фраме“ производились несовершенными методами — лучших океанография тогда не знала. Если бы нам удалось проникнуть еще на несколько десятков миль на север, мы могли бы теперь, располагая точными приборами и методами, проверить гипотезу Нансена, но... полярный пак ставил решительную преграду. На нашей самой северной точке мы все же выполнили гидрологическую станцию. Она дала интересные результаты, но вопроса о происхождении холодных глубинных вод Полярного бассейна разрешить не могла, по той простой причине, что этих вод здесь не оказалось — они находятся севернее.

Когда работы были закончены, мы пошли широкой прибрежной полыньей, державшейся у острова Комсомолец, на юго-юго-восток. Слева все время тянулся полярный пак, своей мощностью удививший даже Владимира Ивановича: „Лед какой здоровый — некуда носа затащить!“ По направлению к югу полынья становилась все уже и, наконец, совсем кон-

чилась; льды подходили к восточному берегу Северной Земли вплотную. Это были большие поля зимнего происхождения, толщиной около $^1/_2$—$^3/_4$ м, весьма сплоченные. Вследствие таяния, поверхность ледяных полей имела темный цвет и на них было видно много луж и проталин. На краях полей находились невысокие торосы, которые, судя по наружному их виду, образовались во время сжатия льда совсем недавно. Ледокол только с большим трудом пробирался среди этих

Аммонал должен проложить путь в многолетних льдах.

полей, то и дело застревая в перемычках. Чтобы высвободиться, приходилось окалывать лед около судна пешнями — нудная и утомительная работа, которая, однако, нередко помогала. Здесь, в первый раз за всю экспедицию, пришлось прибегнуть к помощи аммонала.

В ночь с 16 на 17 августа „Сибиряков“ находился против восточного входа в пролив Красной Армии. Погода была ясная и перед нами во всей красоте развернулась величественная панорама Северной Земли, освещенная лучами полуночного солнца. Черной громадой высилась гора у мыса

Ворошилова, крутые склоны которой были почти свободны от снега. Дальше вглубь страны ослепительно сверкала поверхность ледяного купола. У входа в пролив Красной Армии ясно были видны характерные скалы небольших островов Диабазовых. Сам пролив был покрыт невзломанным льдом. Если пролив даже в это исключительно теплое лето не вскрылся к середине августа, то следует полагать, что вскрытие его происходит только в редкие годы.

Взрывание льда аммоналом.

У пролива Красной Армии нас ожидал неприятный сюрприз в виде громадного ледяного поля, вплотную примыкавшего к берегу и представлявшего собой неподвижной припай. Попытка обойти это поле с востока не привела ни к чему, так как там находился непроходимый полярный пак. Оставалось только два выхода: либо форсировать поле, либо возвращаться обратно. Возвращаться, конечно, не хотелось, а так как, кроме того, впереди виднелось очень темное „водяное небо“, указывавшее на близость открытой воды, то было решено пробиться через поле. Капитан предупредил старшего

механика М. М. Матвеева, чтобы в котлах поддерживалось максимальное давление пара и бой начался.

„Полный вперед!“ — ледокол наскакивал на поле, лед с шумом ломался и судно проталкивалось вперед примерно на одну треть корпуса. „Малый назад“ — ледокол осторожно отходил, опасаясь за целость руля и затем с разбегу наносил новый удар. Пока толщина льда не превышала одного метра, мы, хотя и медленно, продвигались вперед довольно успешно. Однако, по мере того, как мы забирались вглубь поля, толщина льда стала увеличиваться и ледокол все чаще и чаще застревал. В судовом журнале расстояние, пройденное за вахту, отмечалось уже не в милях, а в кабельтовых. „Заложить впереди пару фугасов“ — то и дело раздавалась команда капитана. Подрывными работами у нас ведал инженер Б. Ю. Малер. Вначале он применял небольшие количества аммонала, около полукилограмма, но вследствие малого эффекта взрыва, уже вскоре стал увеличивать дозу, дойдя до 15 и даже 20 кг. При взрывах судно содрогалось всем корпусом, а в месте взрыва поднимался огромный столб буро-желтого дыма. В сплошном невзломанном поле аммонал помогал мало— обычно во льду образовывалось только небольшое отверстие, трещин же не появлялось. Спускаясь на лед для подготовки взрыва, Малер почему то никогда не считал нужным одеться потеплее и неизменно выходил в одном пиджаке и городских туфлях. Пока, при помощи пешней, пробивали отверстие во льду, в которое закладывался фугас, Малер успевал сильно продрогнуть. Чтобы не застыть окончательно, инженер принимался танцовать на льду — к общему удовольствию зрителей, наблюдавших за подготовкой взрыва с капитанского мостика. За свои хореографические выступления на льду Б. Ю. Малер получил прозвище „балерины“. Кроме инженера на „Сибпрякове“ находилась еще вторая балерина. Это была свинья. Во время качки она преуморительно расхаживала по скользкой крытой железом передней палубе и, стараясь сохранить равновесие, выделывала своими тонкими ножками самые причудливые, не лишенные изящества па. Ее искусством вахтенные штурмана наслаждались в течение всей экспедиции, пока, уже в Тихом океане,— „балерина № 2“ не пала жертвой повара.

Среди припайного поля, которое мы форсировали, находилось очень много айсбергов — мы могли насчитать их 129. Все они были сложены из мутного льда беловатого цвета.

Большая часть этих айсбергов несомненно сидела на мели — глубина моря составляла в этом месте только около 40 метров Очевидно эти ледяные горы и были причиной того, что припай к востоку от пролива Красной Армии не был взломан.

Только 18 августа, во вторую половину дня, нам удалось наконец, пробиться через поле и выйти на чистую воду против фьорда Матусевича. Эту первую победу „Сибирякова“

Припайное поле у Северной Земли. На первом плане канал, проложенный „Сибиряковым“, вдали подрывная команда.

над полярной стихией мы приветствовали дружными аплодисментами по адресу капитана. В течение 40 часов, которых нам стоило это пятимильное невзломанное поле, В. И. Воронин почти не сходил с мостика.

Как только мы вышли на воду, навстречу нам попалось большое стадо моржей.

Чистая вода баловала нас недолго и против северного входа в пролив Шокальского „Сибиряков“ снова вошел в лед. По своему характеру этот лед резко отличался от того, который мы встретили севернее. Ледяных полей тут было

сравнительно мало и главная масса льда была разбита на более мелкие отдельности. Толщина льда, несомненно многолетнего происхождения, была весьма значительная, не менее трех метров, и, — что особенно затрудняло продвижение „Сибирякова“, — льды были очень сжаты. Тяжелые льды подходили к острову Большевик вплотную и другого выхода, как пробиваться сквозь их гущу, у нас не было. В одном месте ледокол завяз в этих льдах так основательно, что освободиться удалось лишь после многократных взрывов аммонала, который закладывался в количестве 20 килограммов почти под самым носом. Сотрясения, испытывавшиеся во время этих взрывов корпусом судна, были едва-ли полезны для него — но другого выхода не было. К счастию, течение работало здесь в нашу пользу: когда ледокол зажимало во льду и машина временно не работала, мы могли по берегу Большевика заметить, что судно медленно дрейфует на юг.

Больше двух суток бился „Сибиряков“ в тяжелых льдах у южного острова Северной Земли, пока утром 22 августа мы не увидели остров Малый Таймыр и вскоре затем не вышли на чистую воду. Труднейшая навигационная задача — обход Северной Земли — была разрешена. „Сибиряков“ был первым судном, обогнувшим этот архипелаг. Мы потратили на выполнение этой задачи ровно неделю, но не жалели об этом: в результате плавания вокруг Северной Земли карта обогатилась новыми морскими промерами, а ряд взятых глубоководных станций выяснил в основных чертах гидрологический режим до того совершенно неисследованных вод.

От острова Малый Таймыр мы предполагали итти прямо на восток, оставив Ново-Сибирские острова к югу. Гидрографической экспедиции на „Таймыре“ и „Вайгаче“ удалось совершить этот путь дважды (в 1913 и 1914 годах). Мы хотели проложить наш курс еще севернее пути „Таймыра“ с тем, чтобы пройти через те „белые пятна“, где еще можно искать проблематическую „Землю Санникова“.[1] Так как,

[1] Промышленник Яков Санников, посетивший Ново-Сибирские острова в начале XIX века, видел к северу от острова Котельного землю. Эту же землю, названную Геденштромом „Землей Санникова“, видел впоследствии известный полярный исследователь Э. Толь, по инициативе которого была снаряжена специальная экспедиция для поисков этой земли („Заря“ 1900—1902). Хотя после плавания „Фрама“, „Зари“ „Таймыра“ и „Вайгача“ существование „Земли Санникова“ следует поставить под большое сомнение, тем не менее данных для бесспорного отрицания существования этой земли еще недостаточно.

„Сибиряков“ форсирует ледяное поле у Северной Земли. На льду лужи пресной воды. Слева — айсберг. На заднем плане чистая вода.

На ледяных паромах.

однако, на востоке виднелись торосистые льды, то было решено итти сперва на юго-восток и изменить курс на восточный тогда, когда это позволит состояние льдов.

Находясь в северозападной части моря Лаптевых, я обратил внимание на цвет воды, который довольно резко отличался от такового в Карском море. В северовосточной части Карского моря вода имеет темнозеленую окраску, иногда с буроватым оттенком, что объясняется значительной примесью речных вод (Енисея и Оби), тогда как в северозападной части моря Лаптевых вода отличается более синим цветом, приближающимся к цвету воды Полярного бассейна.

Море Лаптевых является одним из наименее изученных северных морей. Первые исследования в открытой части этого моря были произведены Норденшельдом на „Веге“ в 1878 году. Ф. Нансен, посетивший это море 15 лет спустя, назвал его, в честь первого его исследователя, морем Норденшельда. Незадолго до революции проф. Ю. М. Шокальский переименовал это море в море братьев Лаптевых[1] и последнее название обычно и встречается на современных русских картах, тогда как на иностранных картах продолжает фигурировать название „море Норденшельда“. Плавания „Фрама“ (1893) и „Мод“ мало внесли в дело изучения моря Лаптевых. Экспедиция на „Заре“ (1901—1902) и гидрографическая экспедиция на „Таймыре“ и „Вайгаче“ (1912—1914), хотя и производили в море Лаптевых глубоководные исследования, тем не менее почти не способствовали познанию гидрологического режима этого моря, так как наблюдения этих экспедиций до настоящего времени не опубликованы и продолжают мирно покоиться в архивах Академии наук и Гидрографического управления, не став достоянием науки. Ввиду полной неисследованности моря Лаптевых, мы были, конечно, очень заинтересованы в производстве здесь глубоководных станций. Начальник экспедиции, чрезвычайно дороживший временем

---

[1] Братья Харитон и Дмитрий Лаптевы были участниками Великой Северной экспедиции и выполнили громадную работу по описи морского берега от Таймырского п-ва до устья Колымы. Харитон Лаптев совершил в 1739 г. плавание от устья Лены до мыса Фаддея на северовосточном берегу Таймырского п-ва и в 1740—1741 гг. обследовал район Хатангской губы и Таймырского п-ва. Дмитрий Лаптев совершил в 1739—1740 гг. плавание из устья Лены в Колыму (с вынужденной зимовкой в устье Индигирки), а в 1741 г. сделал неудавшуюся попытку пройти из Колымы в Берингов пролив.

(август был на исходе!), все же дал свое согласие на остановки для научных работ, которые делались приблизительно через каждые 40 миль.

Вечером 22 августа мы вошли у северовосточных берегов Гаймырского полуострова в очень сплоченный лед, отличавшийся необычайно грязным цветом. Когда ледокол разбивал такую темнобурую льдину, вода кругом принимала цвет кофе с молоком. Лед этот был настолько грязный, что над ним держалось темное небо, какое обычно бывает над разводьями. Это ложное „водяное небо“ несколько раз вводило в заблуждение вахтенных начальников, которые, выбирая наиболее легкий путь среди льдов, направляли корабль на такие темные пятна на небе, но вместо ожидаемого разводья, находили, к своему разочарованию, сплоченный грязный лед. Льды были чрезвычайно мощные, несомненно многолетние. Ледокол почти беспрестанно ударялся о чудовищные льдины, отскакивал от них и немедленно ударялся другой скулой в новую льдину, получая при этом крен до 10°. Это была какая то своеобразная „ледовая качка“. Она очень не нравилась нашему гидрохимику А. Ф. Лактионову, который производил в судовой лаборатории анализы собранных проб воды. Химическая посуда скакала на столах и Лактионову приходилось всячески ухитряться, чтобы жидкость во время ударов ледокола о лед не выплескивалась из склянок. В конце-концов от постоянного балансирования с склянками в руках у гидрохимика заболели мускулы и он бросил свое дело до более благоприятных условий. Тяжелая работа во льдах у северовосточного Таймыра не обошлась даром для ледокола — при сильном ударе об лед кормовой частью обломалась одна из лопастей винта.

В том месте, где мы тогда находились, в 1736 году, ожесточенно боролся со льдами Прончищев на дубель-шлюпке „Якут“. В судовом журнале он записал, что попал здесь „в самые глухие льды, которым и конца видать не могли“. Да, действительно, „глухие“ льды! И прескверные притом — они не позволили нам итти напрямик к Ново-Сибирским островам и выполнить заманчивый гидрологический разрез на крайнем севере моря Лаптевых. От северного варианта пути в Восточно-Сибирское море пришлось отказаться и вместо этого О. Ю. Шмидт решил итти к устью Лены, в бухту Тикси, где нас должна была ожидать баржа с углем, на всякий непредвиденный случай заказанная еще весной. Заход в устье

Лены должен был иметь показательное значение, знаменуя начало морских сношений между Якутией и западом СССР.

Только 24 августа мы выбрались, наконец, на чистую воду. Это было в широте 76°05′ N и долготе 116°36′ E. Всего мы прошли в море Лаптевых льдами 360 миль, на что потребовалось без малого девять суток. Можно отметить, что сравнительно неблагоприятные условия на этом участке нашего пути были своевременно предсказаны Государственным Гидрологическим институтом. В прогнозе, данном этим институтом в середине июня, указывалось что „в западной и, в особенности, северозападной части моря Лаптевых вероятны скопления льдов, местами тяжелых".

Около кромки мы заметили лежавшего на льдине здоровенного моржа. Он не обратил на судно никакого внимания и преспокойно продолжал почесывать себе живот левым ластом, слегка откинувшись на бок. Ледоколу удалось подойти к моржу на совсем близкое расстояние и зоолог Л. О. Белопольский чисто „сработал" зверя. Огромная туша осталась лежать на льду неподвижно. К сожалению, этот морж нам все же не достался — при подходе к нему ледокол стукнулся о льдину и от этого удара морж, лежавший у самого края льдины, соскользнул в воду и моментально пошел ко дну.

Еще тогда, когда мы находились у восточных берегов Северной Земли, наши радисты стали вызывать северные якутские станции — Булун, Ляховский остров и Тикси, — но никто не отвечал нам. Между тем именно теперь связь с берегом была особенно нужна, потому что у нас не было уверенности в том, что заказанная баржа с углем действительно прибыла в бухту Тикси. Если же угля в Тикси не было, итти туда не имело смысла, ибо это значило сделать большой крюк и сжечь несколько лишних десятков тонн драгоценного топлива, которого — после продолжительного боя со льдами — хватало только-только, чтобы добраться до Берингова пролива. В. И. Воронин не верил в прибытие угля в Тикси. Не желая рисковать, он предлагал итти прямо к Ляховскому острову и далее в Колыму. „Заходить в Тикси — верная зимовка" — утверждал капитан, с мрачным видом рассматривая карту бухты Тикси. Глубины в этой бухте казались ему недостаточными для захода туда „Сибирякова". В надежде, что в конце-концов какая нибудь радиостанция все-таки услышит нас, мы пока не меняли курса и продолжали

итти к устью Лены. Вечером 24 августа, когда мы пересекали 75-ую параллель, нам навстречу попался большой кусок плавника — это было первое приветствие, которое нам посылала р. Лена. В дальнейшем плавник встречался довольно часто.

На следующий день, 25 августа, Е. Н. Гиршевич перехватил радио начальника Восточнополярной экспедиции Н. И. Евгенова, который сообщал, что у Чукотского побережья состояние льдов очень тяжелое и что поэтому ледоколу „Литке“ еще не удалось провести суда экспедиции из Берингова пролива в Колыму. Настроение капитана стало после этого еще более мрачным. Вечером Е. Н. Гиршевичу удалось войти в связь с пароходом „Краболов“, работавшим в Охотском море. Береговые станции попрежнему молчали.

Вскоре после того, как мы вышли изо льдов, температура воды стала резко повышаться, вместе с тем соленость становилась меньше, а вода приняла буроватый оттенок. Во всем этом сказывалось влияние ленских вод. Наши наблюдения, сопоставленные с наблюдениями прежних экспедиций („Вега“, „Фрам“ и „Мод“) показали, что главная струя ленских вод, по выходе из дельты, устремляется на северо-восток, по направлению к острову Бельковскому. Из измерений, произведенных на „Фраме“ в 1893 году, следует, что влияние пресных вод реки Лены чувствуется отчетливо еще к северу от Ново-Сибирских островов, в расстоянии 500 километров от устья.

Только 26 августа, когда мы уже миновали траверз дельты Лены, станция в бухте Тикси, наконец, откликнулась. Вести она сообщала добрые — уголь для нас имелся. Мрачное настроение у капитана как рукой сняло и он приказал держать на юг, в губу Борхая. „А как же мы войдем в бухту Тикси“ — обратился я к нему — „ведь глубины в бухте, по вашему мнению, для нас недостаточные?“ — „Уголь есть — так и глубины будут достаточные!“ — с веселой улыбкой ответил Владимир Иванович.

Ночью „Сибиряков“ входил в бухту Тикси. Небо было ясное но, нам, пришедшим из высоких широт Арктики, оно казалось необычно темным. Невысоко над горизонтом ярко светилась Венера — первая звезда, которую мы видели по выходе из Архангельска. С берега дул легкий, удивительно теплый ветер, доносивший до нас запах тундры. В полночь термометр, вывешенный на крыше штурманской рубки, пока-

зывал 9°4. Это была самая высокая температура, отмеченная за все время экспедиции. Приближаясь к бухте Тикси, мы еще издали могли заметить характерные Караульные камни. Они очень понравились капитану: „хорошие камни—Мурманом пахнут!“ Из бухты Тикси навстречу нам вышел какой-то пароход. Вскоре мы узнали в нем знаменитую „Лену“, которая совместно с норденшельдовской „Вегой“ совершила плавание вокруг мыса Челюскина и ровно 54 года назад вошла в устье Лены, в качестве первого судна, пришедшего сюда с запада. С тех пор „Лена“ непрерывно работала на великой сибирской реке, обслуживая нужды края. Среди местного населения этот пароход пользуется громадной популярностью, его любят и иначе как „Леночка“ в низовьях реки не называют.

„Привет полярникам!“ — раздалось с „Лены“. — „Да здравствует Советская Якутия!“—отвечали с „Сибирякова“ — первого советского судна, пришедшего в Лену с запада. Под проводкой „Лены“ „Сибиряков“ вошел вглубь бухты и встал на якорь у острова Бруснева. Это было 27 августа 1932 года. Этим днем открывалась новая страница в истории экономического развития Якутии.

О прибытии „Сибирякова“ в устье Лены О. Ю. Шмидт сообщил по радио в Совнарком Якутской Республики. Ответ якутского правительства с поздравлением мы получили тогда когда „Сибиряков“ был уже в Тихом океане, т. е. через полтора месяца. Пример, красноречиво свидетельствующий о хаотическом состоянии радиосвязи в то время. Поход „Сибирякова“ сыграл большую роль в упорядочении радиосвязи на крайнем северо-востоке. Уже через год после плавания „Сибирякова“, благодаря принятым энергичным мерам, радиограммы из Москвы до любой радиостанции на берегу Северного Ледовитого моря вплоть до Берингова пролива приходили менее чем в сутки.

7 ГОСТЕПРИИМНАЯ АРКТИКА

„Знатное дело, льды отнесло далече в море".

Из шканечного журнала, веденного Прончищевым на дубель-шлюпке „Якут" (1736 г.)

ЧЕРЕЗ несколько часов после нашего прибытия в бухту Тикси к борту „Сибирякова" подошла баржа с 250 т столь желанного нами угля. Работа закипела. На этот раз команда только частично была занята по погрузке угля, так как главную работу делали прибывшие на барже специальные грузчики. Это были как на подбор ребята с атлетическим телосложением, игравшие тяжелыми угольными мешками, как мячиками. Все они были одеты в необычайно широкие шаровары, подвязанные ярким поясом, тоже очень широким. По одной этой одежде можно было догадаться, что это сибирские золотоискатели. Своеобразная „форма", которую издавна облюбовали золотоискатели, очевидно должна была в некоторой степени символизировать „широкую натуру" людей, носивших эту одежду. О „широкой натуре" старателей, проявляющейся особенно по возвращении с приисков во время попоек, в Сибири ходит много рассказов. Очень распространенным развлечением пропивавших свой заработок золотоискателей было хождение по улицам по красному ситцу, который от одного кабака до другого расстилался под ногами кутилы. Обычно загулявшего золотоискателя сопровождала целая толпа пропоиц, которых он не только даром поил и кормил, но которым даже платил за „компанию" по 15 рублей в день на человека. Грузчики, работавшие у нас, пробирались на Колыму. Очевидно они втайне лелеяли надежду, что могут добраться до золотой реки на „Сибирякове" и поэтому работали с удвоенной энергией. В этом им, однако, пришлось разочароваться, так как О. Ю. Шмидт наотрез отказался взять пассажиров на Колыму.

Уголь, которым мы грузились в бухте Тикси, был добыт на возвышенности Сангар-Хая, расположенной на правом берегу реки Лены, в 320 километрах ниже Якутска. Он оказался вполне хорошего качества и наши механики остались им в общем довольны.

Днем к нам снова подошла „Лена“, чтобы доставить некоторых участников экспедиции в залив Булункан, так называется небольшая бухточка, составляющая часть бухты Тикси. „Лена“, несмотря на свой почтенный возраст (она была старше любого из сибиряковцев), сохранилась хорошо и с виду мало походила на старушку. Команда, кстати сказать очень многочисленная для такого небольшого судна (27 человек), очевидно хорошо заботилась о любимом судне. В последние годы командиром „Лены“ был якут Богатырев, имя которого, как лучшего лоцмана и знатока р. Лены, хорошо известно на якутском севере. Богатыревым, плававшим на Лене свыше 30 лет, составлены две карты реки: одна — для участка от селения Витим до Якутска, другая — для нижнего течения реки до Оленекской протоки. Первая карта была издана в Якутске в 1929 году, под названием „Наглядное пособие для сплавных лоцманов по реке Лене от селения Витим до г. Якутска“; издатели этой карты почему то не сочли нужным указать фамилию ее автора. Вторая карта имеется только в рукописном виде.

Богатырев.

За год до нашего прибытия в Тикси „Лена“ едва не погибла. Она должна была совершить рейс на остров Б. Ляховский, с целью снабжения находящейся там станции. Выполнение этой ответственной задачи было возложено на специально командированного из Москвы капитана Т., никогда не бывавшего в этих краях и незнакомого с местными условиями. Приезд свой в устье Лены этот „центральный человек“, как выражались матросы с „Лены“, обставил с некоторым эффектом. На удивление команды он явился на „Лену“ в щегольских белых брюках и таком же пиджаке. Выстроив матросов во фронт, приезжий капитан обратился к ним с длинной трескучей речью, которую закончил словами: „забыть все земное и повиноваться мне беспрекословно!“. Может быть блестящий оратор, Т. оказался, однако, плохим судоводителем. Несмотря на весьма благоприятное состояние льдов, „Лена“ не могла дойти до Б. Ляховского острова. Во время шторма Т. распорядился, для „облегчения судна“, выбросить в море значительную часть груза. Едва не погубив парохода, Т. привел его обратно в устье Лены. Здесь, к счастию, находился пароход „Ленин“, которым командовал известный полярный капитан А. Н. Бочек. Он взял на свой пароход находившийся на „Лене“ груз и через 40 часов все было доставлено на Б. Ляховский остров. Льда на всем пути не было встречено совершенно.

В заливе Булункан мы застали целую небольшую флотилию: речные пароходы „Партизан“, „Якут“ и „Пропагандист“ и две баржи. Первые два парохода были только недавно собраны в Киренске, „Пропагандист“ же, выстроенный в 1911 году, имеет за собой уже славное прошлое. Во время гражданской войны на нем находился штаб Красной армии; сохранившиеся на пароходной трубе следы пуль напоминают о горячих боях, из которых „Пропагандист“ вышел победителем. Вся стоявшая в заливе Булункан флотилия, находившаяся под общим начальством т. Чечохина, должна была быть переброшена на Колыму, где, в связи с бурно развивавшимся строительством, потребность в речных судах чувствовалась весьма остро. Совершить морской переход самостоятельно речные колесные пароходы, конечно, не могли и операцию по проводке судов должны были выполнить ледорез „Литке“ вместе с пароходом „Ленин“. Однако, тяжелое состояние льдов у Чукотского побережья не оставляло никакой надежды на своевременное прибытие „Литке“. Накануне

нашего прихода т. Чечохин получил от Н. И. Евгенова, находившегося на „Литке“, радиограмму с указанием вести весь караван обратно в Якутск, так как рейс „Литке“ и „Ленина“ в бухту Тикси отменялся. Таким образом выполнение весьма важной хозяйственной задачи срывалось и потому настроение на речном караване было подавленное.

У О. Ю. Шмидта, естественно, не могла не возникнуть мысль оказать каравану посильную помощь. Доставить его в Колыму целиком „Сибиряков“ не мог, но проводка хотя бы части судов уже имела бы большое значение. В. И. Воронин внимательно осмотрел все суда в отношении их пригодности для морского перехода на буксире „Сибирякова“. По заключению капитана даже два лучших совершенно новых парохода — „Партизан“ и „Якут“ — не могли выдержать сколько нибудь сильного волнения, не говоря уже об ударах о лед. Ввиду большой осадки „Сибирякова“, мы, в случае шторма не были бы в состоянии укрыть речные суда где нибудь в защищенном месте, потому что по всему побережью от Лены до Колымы не имеется ни одной бухты с достаточными для „Сибирякова“ глубинами. Шторм же в открытом море почти неизбежно должен был повлечь за собой гибель речных пароходов. Буксировка судов „Сибиряковым“ была, таким образом, связана с очень большим риском. Тем не менее и О. Ю. Шмидт и В. И. Воронин решили итти на этот риск, взяв на себя тяжелую ответственность, ибо в противном случае Колымскому строительству наносился громадный ущерб. Было постановлено взять на буксир „Партизана“ и „Якута“, „Пропагандист“ же вместе с баржами должен был возвращаться в Якутск. Один из речных капитанов наотрез отказался итти в море, считая плавание безрассудством; его заменил сам Чечохин. На речных судах находилось очень много направляющихся в Колыму пассажиров — 147 человек, в том числе 20 женщин и 15 детей. Оставить их на „Партизане“ и „Якуте“ никак было нельзя, потому, что в случае гибели судов спасение такого большого числа людей было бы чрезвычайно затруднительным. Пассажиры, конечно, стали осаждать Отто Юльевича с просьбой, чтобы их взяли на „Сибирякова“, но, ввиду полного отсутствия свободных помещений, им пришлось в этом отказать. Шесть пассажиров Отто Юльевич все же согласился взять на борт; среди них был один якут, служивший в 1909 году проводником у геолога И. П. Толмачева во время его экспедиции по Чукотскому полуострову.

Плавник в заливе Сого.

В бухте Сого на аврале. О. Ю. Шмидт и В. Ю. Визе.

В бухте Тикси сильно оживился один из участников экспедиции на „Сибирякове“ — писатель С. А. Семенов. До того он обычно бывал очень угрюм — полярная природа не волновала его и к ее красотам он относился равнодушно. Ему недоставало в Арктике человека. Здесь, в бухте Тикси, он нашел то, по ком стосковался.

Командование речного каравана устроило нам на „Пропагандисте“ небольшой ужин. На столе, в разных видах, красовалась местная продукция — великолепные пупки нельмы и чудесный муксун. Рыбой бухта Тикси богата и в течение всего времени стоянки здесь речного каравана люди питались почти исключительно рыбой, которую вылавливали самыми примитивными способами.

Подготовка речных пароходов к плаванию открытым морем требовала некоторого времени и выход из бухты Тикси был назначен на тридцатое утром. Оставшийся в нашем распоряжении свободный день мы провели в заливе Сого — части бухты Тикси, где в то время строилась научно-исследовательская станция Арктического института. Почти все строительные работы производились силами самих зимовщиков, а потому постройка дома несколько затянулась. У нас на „Сибирякове“ физической силы было много и О. Ю. Шмидт предложил желающим участникам экспедиции съездить в бухту Сого и помочь зимовщикам в их работе. Охотников поавралить нашлось достаточно и они быстро перетащили к месту постройки, лежавшие на берегу доски и кирпич. Киноработники, конечно, не упустили случая запечатлеть спбиряковцев во главе с О. Ю. Шмидтом в роли строительных рабочих. Как и всегда, съемки во время самих работ не производились и уже только по окончании их пришлось проделать специальную инсценировку.

Место для станции в бухте Сого выбрано удачно, она расположена открыто, что важно для метеорологических наблюдений. Когда мы посетили станцию, кругом росла довольно высокая трава, которую пощипывали завезенные сюда коровы. Зимовщики завели себе также небольшое стадо вьючных оленей. Некоторые из нас попробовали покататься на них верхом, но это оказалось не таким-то легким делом и олени с большой ловкостью сбрасывали с себя неумелых наездников. Начальник станции, т. Фрейберг, охотно показал нам свои владения. Из построек пока имелись один, еще незаконченный жилой дом и метеорологические будки, зимов-

щики временно ютились в палатках. Несмотря на то, что сотрудникам станции приходилось вести бивуачный образ жизни и все их время было занято строительными работами, научные наблюдения стали производиться уже с первого августа, т. е. с самого начала Международного полярного года. Я рад был увидеть среди научных работников станции моего соплавателя на „Седове“ в 1930 г. Г. А. Войцеховского. Здесь его задачей являлись топографические и астрономические работы. Войцеховский и Фрейберг устроились в бухте Сого по семейному — с женами и детьми. Жены, предварительно прошедшие метеорологические курсы, работали в качестве наблюдателей, дети же, может быть будущие работники Арктики, должны были получить здесь первую полярную закалку.

Зимовщики дали в честь нас банкет. Хотя он и происходил в недостроенном доме, тем не менее обстановка создалась уютная и жареному муксуну сибиряковцы оказали должное внимание. Провозглашались многочисленные тосты за удачное плавание „Сибирякова“ и за первых зимовщиков бухты Тикси, а когда Фрейберг предложил тост за бухту Тикси, как за „окно Якутии на запад“, то стены дома задрожали от дружных криков „ура“. Этот тост не остался пустой фразой — уже в следующем году в бухте Тикси работала портоизыскательская партия и в ближайшее время здесь должен возникнуть полярный порт, который будет иметь исключительное значение для Якутии.

Мы оставили в бухте Тикси наши аэросани, которые нам во время плавания едва ли могли пригодиться. Впоследствии они сослужили зимовщикам большую службу и во время поездок с топографическими работами на аэросанях было сделано свыше 3 000 километров. Для обслуживания аэросаней на станции в бухте Тикси остался участник нашей экспедиции механик Денисов. С ним мы расталась гораздо менее охотно, чем с аэросанями. Так как у зимовщиков не оказалось никаких противоцынготных средств, то в придачу к аэросаням О. Ю. Шмидт подарил зимовщикам 77 кг клюквы.

В бухте Тикси мы еще посетили выброшенную на мель „Зарю“ или, вернее, жалкие остатки этого некогда прекрасного полярного судна, принадлежавшего так называемой „Русской полярной экспедиции“, под начальством Э. Толя. Эта экспедиция была организована Академией наук и имела

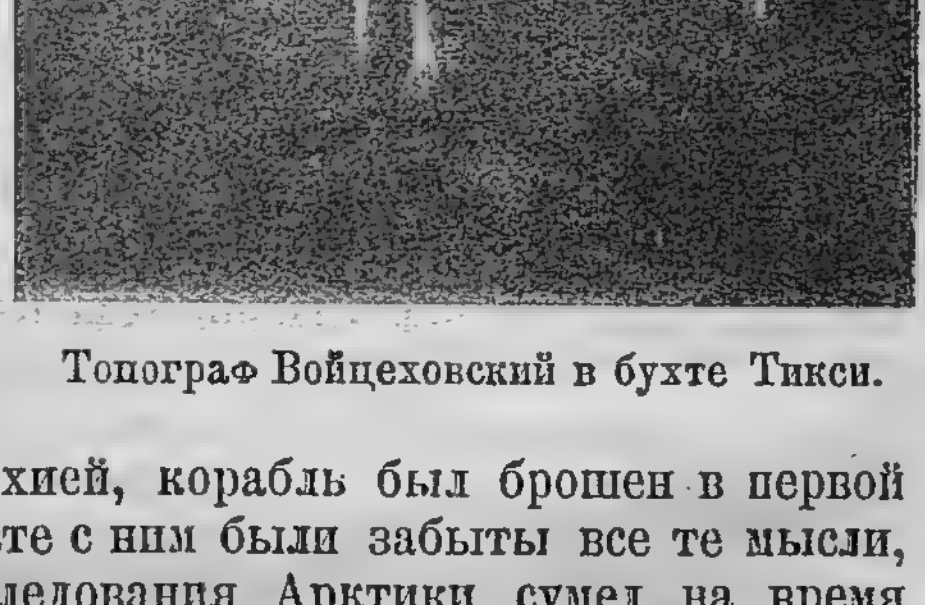
Инв. № 3857
ГОРЬКИЙ ПЕДИНСТИТУТ "Е"

главной задачей поиски гипотетической „Земли Санникова“ к северу от Ново-Сибирских островов, а также исследование этих последних. На приобретенном в Норвегии китобойном судне, названном „Заря“, экспедиция вышла в июне 1900 года из Петербурга и в середине августа прибыла к острову Диксон. Год был довольно тяжелый и льды в больших массах стали встречаться уже вскоре после выхода

„Заря“ в бухте Тикси. Август 1932 г.

с Диксона. До мыса Челюскина „Заря“ в том году пробраться не могла и была вынуждена встать на зимовку в бухте Колин Арчера (76°′08 N, 95°04′ E). Из своего ледяного плена „Заря“ освободилась только в конце августа следующего года, когда и продолжала плавание к Ново-Сибирским островам. Вследствие позднего времени года „Заря“ не могла заняться поисками „Земли Санникова“ и Толь решил встать на вторую зимовку у острова Котельного (из группы Ново-Сибирских островов). В мае 1902 года

Толь с астрономом Зееберго́м и двумя промышленниками вышел отсюда пешком по льду на остров Беннетта. Все они пропали бесследно. Экспедиция вернулась домой без своего начальника, а „Заря“ была поставлена на зимовку в бухте Тикси, где ее выкинуло на мель. В следующем году (1903) на остров Беннетта была отправлена поисковая партия, которая нашла оставленные там Толем документы, но выяснить причину гибели отважного исследователя и его спутников не могла. Весьма вероятно, что они потонули во время обратного перехода по морскому льду с острова Беннетта к острову Котельному. В 1913 году остров Беннетта посетила экспедиция Вилькицкого, которая нашла и вывезла оттуда собранные Толем геологические коллекции.



Топограф Войцеховский в бухте Тикси.

Оставленная и разбитая „Заря“ производила тяжелое впечатление... Она жила, пока был жив ее руководитель, горевший желанием познать тайны Арктики. Когда он пал в борьбе с полярной стихией, корабль был брошен в первой попавшейся бухте и вместе с ним были забыты все те мысли, которыми энтузиаст исследования Арктики сумел на время всколыхнуть старую Академию наук. Толь был один. Трагическое начало и трагический конец...

Утром 30 августа „Сибиряков“ двинулся дальше, с двумя „велосипедами“ на буксире, как команда в шутку прозвала колесные пароходы. Капитан с опаской поглядывал на них, но все шло как нельзя лучше. Море было как зеркало, на небе ни облачка и к полудню солнце стало заметно пригревать, чем некоторые из нас воспользовались, чтобы принять

на палубе солнечную ванну. Думаю, впрочем, что при температуре воздуха в 8° особенного удовольствия эти ванны не доставляли и принимались они больше в угоду фотографам и киноработникам, которые целый день слонялись по палубе в поисках сюжета.

Когда „Сибиряков“ уже далеко отошел от бухты Тикси и берег скрылся из глаз, мы одного за другим обнаружили двух „зайцев“. Оба скрывались в гальюнах. Это были грузчики, из тех, что ходили в широких штанах и грузили в Тикси уголь. Колымское золото влекло их непреодолимо и, чтобы дорваться до заветной реки, они пустились во все тяжкие. Возвращаться из-за них в бухту Тикси не имело смысла, тем более, что надо было пользоваться безветренной погодой для проводки речных судов. Волей-неволей пришлось оставить „зайцев“ на борту. На положении пассажиров им все же не удалось прокатиться, так как они были немедленно отправлены в кочегарку, в помощь машинной команде.

На всем пути к Ляховскому острову мы не встретили ни одной льдинки. Погода попрежнему стояла тихая и солнечная. Прямо не верилось, что мы были в арктических водах, а не где нибудь в Средиземном море. Сибиряковцам такое спокойное плавание, кажется, пришлось не очень по душе. Палуба была обычно пуста и участники экспедиции предпочитали сидеть в кают-кампании, развлекаясь шашками, домино и картами. Всякого рода игры на „Сибирякове“ процветали, а с тех пор, как мы вышли изо льдов, это увлечение приняло почти угрожающие размеры. В любое время дня и ночи в кают-кампании можно было застать несколько групп „сражающихся“. Такую оголтелую игру, какая велась на „Сибирякове“, можно встретить, пожалуй, еще только в тюрьмах. Автор этих строк долго не поддавался общей заразе, уклоняясь от всякого рода турниров, но когда „Сибиряков“ вышел в Тихий океан и научные работы были прекращены, и его каждый вечер можно было видеть за преферансом в кают-кампании. Игра шла на пиво, которого на „Сибирякове“ не было, но которое должно было быть „выставлено“ по прибытии во Владивосток. Мне везло и, когда „Сибиряков“ подходил к Японии, в моем активе числилось уже 300 бутылок. Ликвидирование этого чудовищного долга несомненно грозило опасностью моей жизни и жизни моих многочисленных партнеров по преферансу. Когда я думал о прибытии во Владивосток, меня стала охватывать дрожь. К счастию обстоятельства сложи-

лись так, что мне, из-за доклада в Географическом обществе, пришлось задержаться в Токио на неделю, а когда я приехал во Владивосток, мои дебиторы находились уже на пути в Москву. Опасность получить долг миновала и я вздохнул свободно.

На следующий день, 31 августа, „Сибиряков“ уже входил в пролив Дмитрия Лаптева, отделяющий остров Б. Ляховский (самый южный из группы Ново-Сибирских островов) от материка. Впервые этот пролив был пройден в 1636 году казаком Иваном Робровым, который во время своих плаваний открыл также устья рр. Яны и Индигирки. Об этих важных географических открытиях Робров доносил: „преж меня на тех тяжелых службах, на Янге (Яне) и на Собачьей (Индигирке), не бывал никто — проведал я те дальние службы“. После Роброва плавания между Леной, Индигиркой и Колымой происходили довольно часто. Во время этих переходов мореплаватели иногда видели к северу от мыса Св. Нос землю (т. е. остров Б. Ляховский), но никто не приближался к ней. Первым, кто побывал на острове Б. Ляховском, был приказчик Меркурий Вагин, посланный якутским воеводой Д. А. Траурнихтом „проведать морских жилых островов“ против устья реки Яны. Вагин перебрался на остров Б. Ляховский зимой 1712 года на партах, причем к северу от этого острова видел еще другой (М. Ляховский). Недостаток съестных припасов заставил Вагина прервать свои исследования и вернуться на материю землю. Недоходя до р. Хромы, где Вагин и сопровождавшие его казаки хотели заняться рыбным промыслом, путники „оголодали так, что принуждены были есть собак, а потом мышей и других гадин“. Терпя большие лишения, отряд летовал на морском берегу, на так называемой Меркушиной стрелке. С установлением зимнего пути Вагин хотел вторично итти на Ляховский остров, но казаки, которым надоела тяжелая походная жизнь, зверски убили его, а также его сына, „вожа“ Якова Пермякова и одного промышленника.

Были ли спутники Вагина первыми, сообщившими о большом количестве мамонтовой кости на Ново-Сибирских островах, или же эти сведения дошли до русских промышленников от туземцев — осталось неизвестным. Первые промышленники, ходившие за мамонтовой костью на Ново-Сибирские острова, были два ламута братья Этериканы, имена которых сохранила нам легенда. В шестидесятых годах XVIII в. братья Этериканы вместе с женой одного из них, красавицей Мокрушей,

собирали на Б. Ляховском острове мамонтовую кость. Вскоре они поссорились из-за женщины, вступили в бой и убили друг друга. После этого до самого последнего времени обычай запрещал женщинам въезд на Ново-Сибирские острова. Легенда о братьях Этериканах в различных вариантах широко распространена среди устьянского населения еще и сейчас. Мораль же этой легенды вышла далеко за пределы края и еще в настоящее время крепко сидит в голове у некоторых работников центра, яростно протестующих против участия женщины в полярных зимовках. Именем братьев Этериканов названы две реки на Б. Ляховском острове и пролив между этим островом и М. Ляховским. Не забыта и Мокруша — ее имя носит небольшая речка в северной части Б. Ляховского острова.

Первым русским, промышлявшим на Ново-Сибирских островах мамонтовую кость, был купец Ляхов, организовавший с этой целью в 1770 г. промысловую артель. Ляхов, чьим именем были названы два южных острова из группы Ново-Сибирских островов, доставил первые сведения о природе этих островов. Два года спустя Ляхов открыл новый большой остров, названный впоследствии Котельным, потому что Ляхов, возвращаясь на юг, забыл на острове свой котел. По просьбе Ляхова для съемки Ново-Сибирских островов был отправлен землемер Хвойнов, успевший описать только Б. Ляховский остров (1775). После смерти Ляхова мамонтовую кость на Ново- Сибирских островах добывали промышленники Я. Санников и Фаддеев и купеческий сын Сыроватский. Санников открыл остров Столбовой, Фаддеев — остров Фаддеевский, а Сыроватский — остров Новая Сибирь (1805). Интересно, что Санников, побывавший в 1810 г. на острове Котельном, нашел там полуразрушенное рубленное зимовье и могилу, на которой стоял крест с старинной русской надписью. Кто были эти русские люди, некогда жившие на Котельном острове, осталось невыясненным. Первая научная экпедиция на Ново-Сибирские острова была отправлена в 1809 г. под начальством Геденштрома. В последующее время исследованием этих островов занимались экспедиции Анжу (1821—1822), Бунге и Толя (1886, 1893, 1901—1902) и Воллосовича (1908), а также гидрографическая экспедиция на „Таймыре“ и „Вайгаче“ (1912—1914).

Через 40 часов по выходе из бухты Тикси „Сибиряков“ встал на якорь у острова Б. Ляховского, в 5 милях от стан-

ции; подойти к берегу ближе капитан, вследствие небольших глубин, опасался.

Геофизическая станция на острове Ляховском была выстроена по инициативе автора этих строк, Якутской комиссией Академии наук в 1928 г. Все строительные материалы были завезены на Ляховский остров из Якутска на небольшой парусно-моторной шхуне „Полярная Звезда“.[1] Вследствие малой грузоподъемности судна (55 тонн) доставить на остров все необходимые для постройки станции материалы не удалось, хотя еще в 1927 г. был совершен предварительный рейс на Ляховский остров. В результате станция, которую строили сами зимовщики, оказалась недостроенной и недоснабженной. Строителем и первым начальником Ляховской геофизической станции был мой друг и спутник по полярной экспедиции Г. Я. Седова — Н. В. Пинегин. То, что в течение первого года своего существования станция, несмотря на неблагоприятно сложившуюся обстановку, выполнила возложенную на нее задачу, является в значительной степени его заслугой. В дальнейшем снабжение станции и смена персонала производились зимним путем по маршруту Якутск — Булун — Казачье — остров Ляховский. Эти транспортные операции были связаны с очень большими трудностями и обходились чрезвычайно дорого. Завезти сухим путем, на оленях и собаках, строительные материалы было нельзя и станция попрежнему оставалась недостроенной. Предпринятая в 1931 г. попытка произвести снабжение станции морским путем была, вследствие плохой организации дела, наполовину сорвана.

Мы нашли Ляховскую станцию в очень запущенном состоянии. Она живо напомнила мне покинутые зимовья иностранных экспедиций на Земле Франца-Иосифа — тот же беспорядок, та же мерзость запустения. Хотя ляховская станция и числилась в сети станций Международного полярного года, однако, никаких специальных наблюдений по международной программе здесь не велось и на станции не имелось ни соответствующих указаний, ни инструкций. Некоторые приборы были испорчены и не работали. Аэрологические наблюдения, входившие в программу работ станции, также не производились, так как баллоны с водородом, отправленные сюда на „Лене“ в 1931 г. были, по распоряжению капитана, выброшены в море.

---

[1] Ранее называлась „Polar Bear“ и принадлежала канадской полярной экспедиции Стефансона.

Одна из основных задач станции — обслуживание плавающих судов — не выполнялась вовсе. На наш вопрос, почему станция не отвечала на вызовы „Сибпрякова“, радист недоуменно спросил: „а разве надо было слушать?“ Этот радист был большой оригинал. Бледное лицо его окаймлялось неряшливой жидкой бородой, волосы длинными космами грязно-желтого цвета спускались ниже плеч. „Вас, наверное, удивляют мои волосы“ — обратился он к нам, когда разговор о радиосвязи был исчерпан — „я, видите-ли, уезжая на зимовку, дал обет не бриться и не стричься“. Прочтя на наших лицах изумление, он с гордостью прибавил: „пока ничего, держусь!“ Такое „подвижничество“ я встретил на полярной станции впервые. Во всяком случае эта странная фигура вполне подходила к стилю Ляховской станции и способствовала его выдержанности.

Меня очень интересовали производившиеся на станции наблюдения над состоянием льда в проливе Лаптева, но на мою просьбу показать мне ледовый журнал начальник станции ответил отказом, заявив, что он не вправе этого делать. Только после решительного указания Отто Юльевича журнал был дан мне на просмотр. Я узнал из него, что лето 1932 г. было здесь весьма благоприятным в ледовом отношении. Пролив Лаптева вскрылся уже 10 июля, а к 6 августа он совершенно освободился от льдов, как и все море в районе видимости. Сравнительно раннее очищение от льдов моря около Ново-Сибирских островов вполне соответствовало прогнозу, данному мною еще в середине июня.

В 30 милях к западу от станции находится недавно организованный охотничий совхоз. Промышленники совхоза охотятся, главным образом, на песца, которого добывают на Ляховском, Котельном и Фаддеевском островах. Часть промышленников устроилась в совхозе со своими семьями, — легенда об Этериканах, очевидно уже потеряла свою силу. К сожалению, у нас не было времени, чтобы посетить этот полярный совхоз.

У Ляховской станции мы встретились с экспедицией Аэрофлота, под начальством И. А. Ландина. Эта экспедиция имела задачей изыскание воздушного пути между Беринговым проливом и устьем Лены. Летом 1931 года она обследовала участок между Беринговым проливом и Колымой и, перезимовав в Средне-Колымске, в следующее лето продолжала свои работы. Экспедиция имела в своем распоряжении моторный бот „Пио-

нер“,[1] грузоподъемностью всего только в 16 тонн. На этом суденышке экспедиция в составе 9 человек вышла 16 июля 1932 г. из Колымы в море и к моменту нашей встречи успела обследовать побережье до пролива Лаптева. Экспедиция не предполагала производить работ на Ляховском острове и зайти сюда ее заставил несчастный случай. Один из участников экспедиции, капитан дальнего плавания С. Г. Кириллов, прострелил себе руку, причем в рану попала шерсть, остатки пыжа и всякая другая дрянь, извлечь которую не удавалось. На Ляховской станции ни врача, ни фельдшера не было, но, к счастью, „Пионер“ встретил здесь „Сибирякова“. Наш врач Л. Ф. Лимчер, осмотрев рану, признал ее серьезной и по его настоянию капитан Кириллов был взят на борт „Сибирякова“. Обстановка на маленьком „Пионере“ была для больного крайне неблагоприятна. Люди ютились здесь в такой тесноте, что приходилось удивляться, как они умудрялись не только спать и готовить пищу, но и работать. Между тем работа экспедицией на „Пионере“ была выполнена весьма основательная. Мы от души пожелали этим скромным труженикам Арктики дальнейших успехов.

На остров Ляховский мы выгрузили 7 тонн различного груза, взятого нами в бухте Тикси и предназначавшегося, главным образом, для проектировавшейся на острове Котельном новой станции. И. Л. Русинова воспользовалась стоянкой и произвела на острове магнитные наблюдения. Когда работы были закончены, „Сибиряков“ снялся с якоря и вскоре затем вышел в Восточно-Сибирское море. Это было уже пятое море, которое ледокол посетил на своем длинном пути: моря Белое, Баренцово, Карское и Лаптевых были позади. Восточно-Сибирское море встретило нас той же чудной ясной погодой, которой мы пользовались с самого выхода из бухты Тикси. Еле заметная зыбь слегка покачивала тащившиеся за кормой „Сибирякова“ колесные пароходы, но в общем буксировка их, вызывавшая у нас столько тревог и сомнений, шла как нельзя лучше. „Ай да, велосипедики!“ — шутили матросы. — „Чем не пароходы! Не отстают от „Сибирякова!“ „Чертовы перечницы, а не велосипеды“ — злобно откликнулся кто-то из научных работников — „испортили нам все дело. С этаким хвостом разве остановишься для гидрологической станции! Пропал наш разрез в Восточно-Сибирском море!“ Действительно, жаль

---

[1] Раньше назывался „Nome“.

было отказаться от гидрологических работ в этом, еще так мало изученном, море, но что было делать! На Колыме „велосипеды“ ожидались с нетерпением и без них строительный план был бы в значительной мере сорван.

Сейчас же по выходе в море мы заметили большую одинокую стамуху.[1] Она сидела на шестиметровой банке и являлась как бы естественной вехой, ограждавшей эту опасность. На следующий день (2 сентября), когда мы пересекли 152 меридиан, в очень большом количестве стал попадаться мелкий плавник. Это были стволы и ветви небольших деревьев, несомненно вынесенных Индигиркой. Почти одновременное повышение температуры и понижение солености воды также указывали на влияние индигирских вод. Третьего сентября мы подошли к Медвежьим островам, лежащим к северу от устья Колымы. Наше безмятежное плавание по „Средиземному морю“ здесь кончилось с одного удара. На горизонте показалась кромка льдов, вскоре то здесь, то там стали встречаться отдельные льдины. Навалила стена густого тумана, температура воздуха упала ниже нуля и запорошил мелкий снег. Мы снова почувствовали себя в Арктике.

Обогнув Медвежьи острова с севера, „Сибиряков“ поздно вечером подходил к мысу Медвежьему, расположенному недалеко от устья Колымы, где нас должны были покинуть речные суда. В это время на востоке показался целый ряд огней— то приближались суда Северовосточной экспедиции, которым, под проводкой „Литке“, наконец удалось прорваться к Колыме. „Сибиряков“ и „Литке“, пришедшие с разных концов советской страны, отдали якорь у мыса Медвежьего почти одновременно. Вскоре к нам на борт пришел начальник Северовосточной экспедиции Н. И. Евгенов. „Вас, конечно, интересует состояние льдов“ — начал Н. И. Евгенов, когда, после первых приветствий, он сел за стол в кают-кампании. „Порадовать не могу— плохо! Год здесь выдался на редкость тяжелый. Один колонист, живущий недалеко от мыса Сердце-Камень уже почти 30 лет, утверждает, что столь неблагоприятного состояния льдов, как в этом году, ему еще не приходилось наблюдать. Конечно, „Сибиряков“ активнее и крепче наших лесовозов, и вам пожалуй, удастся пройти“. Затем Николай Иванович стал рассказывать о всех перипетиях своей экспедиции.

---

[1] Большая торосистая льдина, севшая на грунт.

Так называемая Северовосточная экспедиция была организована Комиссариатом водного транспорта и имела главной целью доставку из Владивостока в Колымский район различных грузов. В состав экспедиции входили: ледорез „Ф. Литке“, шесть лесовозов („Анадырь“, „Север“, „Сучан“, „Микоян“, „Красный Партизан“ и „Урицкий“) и парусно-моторная шхуна „Темп“. Первыми в Ледовитое море вышли „Анадырь“ и „Сучан“, но дальше острова Идлидля им пройти не удалось, так как дрейфом льдов их постоянно относило обратно к Берингову проливу. В полном составе экспедиция вышла из Берингова пролива 16 августа. Ледорезу „Литке“ нередко приходилось брать лесовозы на буксир и протаскивать их через тяжелые льды. В постоянной борьбе со льдами, время от времени прибегая к помощи аммонала, суда достигли мыса Медвежьего только 4 сентября.

Н. И. Евгенов.

Навигация 1932 году являет интересный пример, когда доступ к устью Колымы со стороны Архангельска не представлял существенных затруднений, между тем как путь со стороны Владивостока был исключительно тяжелым. Этот при-

мер со всей очевидностью подчеркивает важность долгосрочных прогнозов состояния льда, ибо если бы ледовая обстановка по всему протяжению северного морского пути была известна заранее, то несомненно, что в 1932 г. все грузы на Колыму были бы отправлены не из Владивостока, а из Архангельска или Мурманска. Этим были бы сбережены громадные средства, так как все суда Северовосточной экспедиции, вследствие тяжелого состояния льда поздно прибывшие в Колыму, были вынуждены зазимовать и, кроме того, в борьбе со льдами, получили серьезные повреждения. К сожалению, в настоящее время достаточно обоснованные ледовые прогнозы для восточной части советского сектора Арктики невозможны, потому что наблюдений над ледовым режимом еще очень мало и причины, вызывающие колебания в состоянии льдов, еще не выяснены с необходимой четкостью. В нашей восточной Арктике научно-исследовательская работа сильно отстала от темпов социалистического строительства, что особенно остро сказалось на морских транспортных операциях 1932 г.

Н. И. Евгенов советовал нашему капитану держаться, по возможности, ближе к берегу, ибо мощный полярный лед к самому берегу не подходит, за исключением выдающихся приглубых мысов, которые и являются самыми опасными в ледовом отношении местами. Нас предупреждали также, что поставленных в свое время на Чукотском побережье навигационных знаков больше не существует. Их сняли чукчи, утверждающие, что эти знаки „отпугивают моржа“. В последние годы промысел моржа у северного берега Чукотского полуострова сильно пал, что, вероятно, находится в связи с тяжелым состоянием льдов. На местном населении, для которого моржовый промысел является одной из важнейших отраслей хозяйства, это отзывается, конечно, очень неблагоприятно.

Утром 4 августа нас оставили „Якут“ и „Партизан“, последние в Колыму самостоятельно, а вскоре затем мы расстались и с Н. И. Евгеновым. Я просил его, в случае вынужденной зимовки экспедиции, которая мне казалась весьма вероятной, организовать на одном из судов станцию для производства наблюдений по программе Международного полярного года. В экспедиции Н. И. Евгенова участвовало несколько научных работников, большинство необходимых приборов было также налицо, а несколько недостающих я счел возмож-

ным передать на „Литке“, так как наша экспедиция шла к концу.

Вечером, когда уже был отдан приказ поднять якорь, Е. Н. Гиршевич устроил нам в кают-компании радио-концерт. Откуда-то из Японии до нас доходила совсем непривычная, но завораживающая своим ритмом музыка. Мы были на Дальнем Востоке.

„Чудо чудное, диво дивное,
Белы парусы надуваются!“

„*Садко*“.

ДО ОСТРОВА Айон „Сибиряков“ встречал только разреженный лед, не представлявший никаких затруднений. Температура воды держалась все время отрицательная, а в воздухе термометр показывал —5°. Открытые пространства воды стали быстро покрываться молодым льдом, толщина которого составляла 6—7 сантиметров. Надвигавшаяся зима давала знать о себе и нам надо было торопиться, чтобы пройти оставшиеся до Берингова пролива 600 миль еще до того, как льды начнут смерзаться. В восточном секторе советской Арктики навигационный сезон кончается раньше, чем в западном, а вместе с тем переход от лета к зиме совершается гораздо быстрее. Поэтому и опасности быть осенью затертым льдом вообще больше в наших восточных полярных морях, нежели в западных.

Недалеко от острова Айон нам навстречу попался „Красный Партизан“, один из пароходов Северовосточной экспедиции, отставший от каравана, так как на пути к Колыме он должен был снабдить факторию в Чаунской губе. „Красный Партизан“ шел очень близко к берегу и, судя по большому ходу, он имел либо чистую воду, либо сильно разреженный лед. Мы шли пока мористо и капитан не хотел приближаться к берегу раньше, чем к этому вынудит ледовая обстановка.

В ночь с 5 на 6 сентября мы находились против мыса Шелагского, где сплоченность льда достигла 8 баллов. Лед здесь был необычайно свирепый, очень торосистый и безусловно многолетнего происхождения. Он сидел в воде на 4—5 м и многие льдины имели чудовищные подводные тараны.

Многолетний лед, вследствие ничтожного содержания в нем солей, гораздо крепче годовалого льда, а потому опасность повредить лопасти в многолетних льдах особенно велика. Темнота очень затрудняла наше продвижение, и второму помощнику А. Е. Саксу, стоявшему „собаку“ [1] приходилось нелегко. Курс надо было менять ежеминутно а то и чаще, и ледокол постоянно упирался в перемычки или залезал в тупик. После этой вахты А. Е. Сакс долго мучился в штурманской рубке, чтобы положить место корабля на карту. Капитан уже несколько раз заглядывал через плечо нагнувшегося над картой штурмана, но неизменно, вместо кружка, обозначающего местоположение судна, находил там целый клубок зигзагов. В конце-концов Владимир Иванович не вытерпел и обрушился на своего помощника: „Что вы все носитесь с местом, как курица с яйцом, не знаете куда положить его!“ Помощник оторопело уставился на капитана, а Владимир Иванович стер хитроумные зигзаги на карте резинкой и в центре их поставил большой круг. „Вот отсюда будем вести счисление! Шли бы спать“, — закончил он уже более мирным тоном.

Днем мы приняли радио от геолога С. В. Обручева, который сообщал, что удачно слетал с мыса Северного на остров Врангеля и обратно. Главной целью лётной экспедиции С. В. Обручева, организованной Арктическим институтом, были топографическая съемка и геоморфологическое описание Чукотского полуострова. В Уэлене Обручев получил сведения, что пароход „Совет“, который должен был сменить завезенных еще в 1929 г. на остров Врангеля зимовщиков, не мог пробраться к острову. Так как четвертая зимовка могла иметь тяжелые последствия, то начальник острова Врангеля т. Минеев просил С. В. Обручева вывезти сотрудников станции на самолете. Эту операцию самолет Обручева, пилотировавшийся летчиком Г. Страубе, выполнил блестяще. С острова Врангеля были переброшены на стоявший у кромки льда „Совет“ 8 пассажиров и большое количество пушнины и, кроме того, эскимосская колония на острове Врангеля была снабжена медикаментами и некоторым продовольствием. Сам Минеев не счел возможным покинуть колонию и остался на острове на четвертый год. С. В. Обручев сообщал также, что в 30 милях к северу от мыса Северного он видел чистую воду, которая уходила далеко на восток.

---

[1] Вахта с полуночи до 4 часов утра.

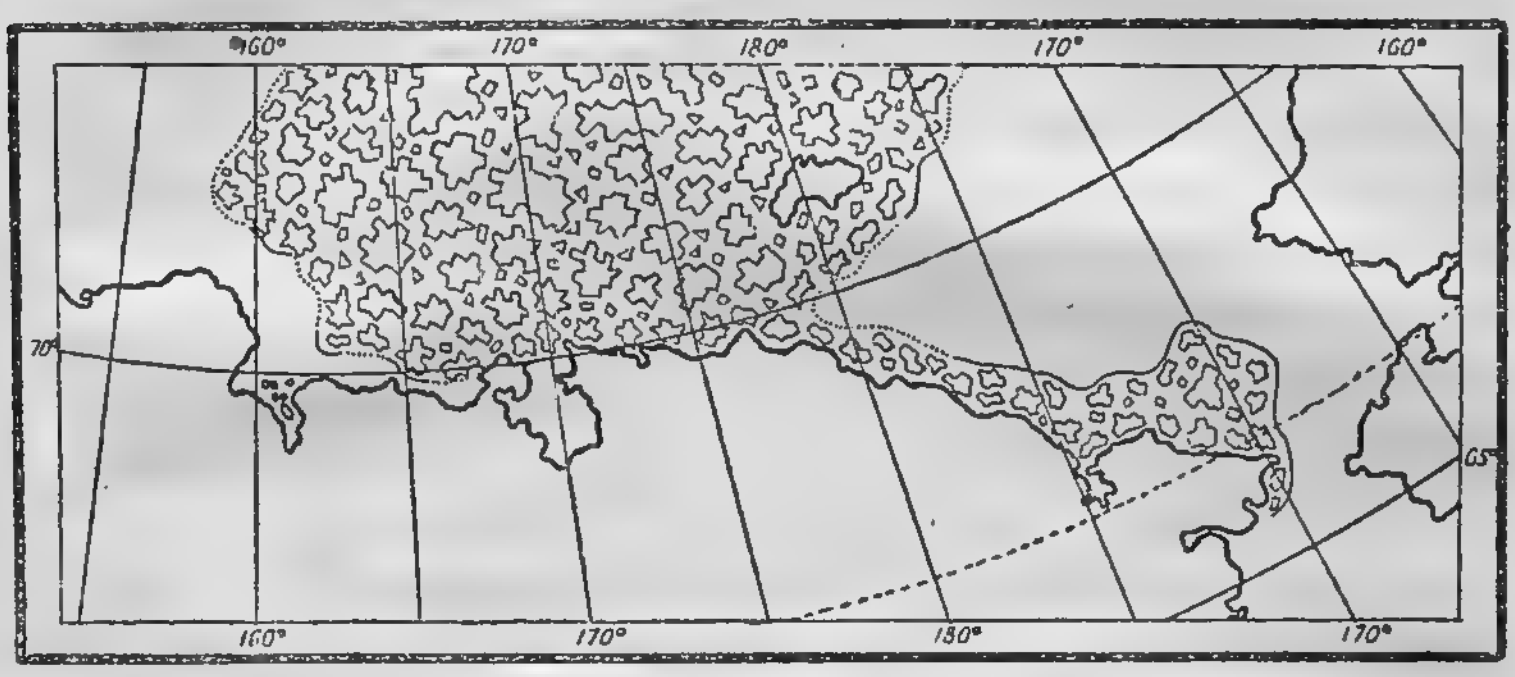
Около 11 ч. вечера, когда уже совершенно стемнело, мы остановились на ночевку — в первый раз за все плаванне. Это было несомненно разумнее, чем бесполезное толкание во льдах, как предшествовавшей ночью. На следующий день (7 сентября) тяжелые льды заставили „Сибирякова“ держаться ближе к берегу. Голый, частью уже покрытый новым снегом, берег имел унылый вид. Жалкое чукотское селение из шести яранг, стоявшее восточнее мыса Якан у самого моря, мало способствовало оживлению ландшафта.

Восьмого сентября утром мы подходили к мысу Северному, пользующемуся дурной славой, как один из самых ледовитых районов Чукотского побережья. В 1778 году льды преградили здесь путь знаменитому мореплавателю Куку. Случаи, когда льды у мыса Северного заставляли суда поворачивать обратно бывали и позже; случалось и так, что корабли бывали вынуждены зазимовать здесь (например „Колыма“ в 1914 г., „Елизиф“ в 1927 г., „Ставрополь“ в 1928 г.). Когда мы были у мыса Северного, здесь тоже находились очень тяжелые льды и „Сибиряков“ вынужден был приблизиться к берегу на расстоянии 200 м.

Мы надеялись еще застать на мысе Северном С. В. Обручева, чтобы расспросить его подробнее о состоянии льда, встреченном им во время перелета на остров Врангеля, но оказалось, что самолет уже улетел на юг накануне нашего прихода. У мыса Северного мы обменялись визитами с местными жителями: сибиряковцы посетили находившуюся здесь факторию, единственную выстроенную еще в дореволюционное время, и недавно организованную метеорологическую станцию, а к нам на борт пришло несколько чукч. По словам последних тяжелые льды держатся у Чукотского побережья уже три года подряд, начиная с 1930 года, причем количество и мощность льда с каждым годом увеличиваются. Лето 1932 года чукчи считали за одно из самых ледовитых, какое они могли запомнить.

К востоку от мыса Северного мы были вынуждены итти подле самого берега, но и в прибрежной полосе большие льдины иногда преграждали нам путь и перемычки между ними приходилось взрывать аммоналом. Временами под килем „Сибирякова“ было только 2 фута воды, а в одном месте ледокол коснулся грунта. На севере, у самого горизонта, виднелось отчетливо выраженное водяное небо. Оно несомненно держалось над той водой, о которой нам сообщал

С. В. Обручев. „Эх, махнуть бы туда, скорей расстались бы со льдами!“ — обратился ко мне старший штурман Ю. К. Хлебников, не отрывавший взгляда от темного неба на севере. Но В. И. Воронин был против этого и предпочитал следовать совету, полученному от моряков на „Литке“, т. е. держаться прибрежной полыньи. Действительно, уверенности в том, что эта вода, над которой виднелось темное небо, выведет нас к Берингову проливу, не было никакой, это могло быть просто большое разводье среди сплоченных льдов. Взяв курс на север, мы может быть, только зря сожгли бы уголь и попали бы в еще худшие ледовые условия. Будь у нас самолет, мы



Состояние льдов в Чукотском море в сентябре 1932 года

могли бы выяснить ледовую картину, но без него „Сибирякова“ был как без глаз. Пробиваться через тяжелые льды на север было в том положении, в каком мы тогда находились, безусловно рискованно и итти на этот риск капитан не захотел.

Уже по окончании экспедиции мною была составлена карта состояния льдов к северу от Чукотского полуострова, на основании сведений, полученных от парохода „Совет“ и С. В. Обручева. Из этой карты (см. рисунок) ясно усматривается, что предложение Ю. К. Хлебникова итти от мыса Северного на север было единственно правильным и что, идя вдоль берега, мы выбрали сам й худший вариант пути. Этот путь едва не сорвал всю нашу экспедицию. Плавание „Сибирякова“ в Чукотском море является чрезвычайно характерным и поучительным примером. Прежде всего, этот пример со всей очевидностью подчеркивает то громадное значение, какое в усло-

виях ледового плавания имеет разведывательный самолет на судне. С другой стороны пример 1932 года показывает, что для района к востоку от мыса Северного „доброе старое правило“ держаться, по возможности, ближе к берегу не всегда оказывается целесообразным для пароходов, обладающих подобно „Сибирякову“, некоторой активностью во льду. История мореплавания в Чукотском море, впрочем, уже знает такие случаи, когда ледовые условия были вдали от берега гораздо благоприятнее, чем вблизи от берега. Так, например, капитан Роджерс беспрепятственно прошел в 1855 г. на корабле „Vincennes“ от меридиана мыса Якан до Берингова пролива в значительном расстоянии от берега, тогда как ближе к берегу держались сплоченные тяжелые льды.

Пока „Сибиряков“ шел в прибрежной полосе, мы все время встречали стамухи самых причудливых форм. Освещенные золотом заходящего солнца, льдины казались какой то выдумкой художника-фантаста. Л. Кантарович целый день не покидал своего поста на палубе и усердно работал кистью. Вечером, во время заката солнца, мы имели возможность любоваться прекрасно выраженным зеленым лучем, причем на короткий момент даже самое солнце приняло ярко зеленую окраску. Мне это пришлось наблюдать впервые.

На следующий день, 10 сентября мы миновали факторию на мысе Ванкарем, выстроенную в 1930 г. О „Сибирякове“ здесь уже знали и, когда мы проходили мимо, над зданием фактории взвился красный флаг.

Киноработники, пользуясь ясным днем и чувствуя, что арктическое плавание приходит к концу, развили лихорадочную деятельность. Чтобы внести разнообразие в полярный фильм, по указанию режиссера, на палубе был организован „джаз“. Здесь таланты Феди Решетникова развернулись во всю ширь. Он выступал перед аппаратом и с балалайкой и с гитарой, и с флейтой, но эффектнее всего были, пожалуй, его плясовые номера. Впоследствии он повторил их на банкетах в Японии, где они вызвали шумное одобрение гейш.

Веселье на „Сибирякове“ кончилось в тот день неожиданно. Когда ледокол миновал мыс Онман и держал курс на остров Колючин, винт несколько раз ударился о большую льдину и судно сразу потеряло ход. Было ясно, что повредились лопасти винта. Ю. К. Хлебников спустился на лед, чтобы выяснить степень повреждения. Дело оказалось хуже, чем мы предполагали, и третий помощник М. Г. Марков сделал сле-

дующую запись в судовом журнале: „В 22 ч. осмотр гребного винта старшим помощником закончен. Результаты осмотра: одна лопасть совершенно отсутствует, а три остальные обломаны, больше чем наполовину каждая“. По мнению капитана на чистой воде судно даже с оставшимися огрызками лопастей имело бы ход около двух узлов, но раздвигать лед, не говоря уже о его форсировании, „Сибиряков“ не мог. При

Стамухи.

работе машины на „самый полный вперед“ ледокол не двигался с места. Авария приключилась совсем недалеко от того места, где в свое время „Вега“ была затерта льдом и встала на вынужденную зимовку. „Это дух Норденшельда не пускает нас дальше“—шутил Э. Т. Кренкель, не терявший способности острить при любых обстоятельствах.

Гребной винт является одним из самых уязвимых мест работающего во льдах парохода и не мало лопастей покоится на дне Ледовитого моря. Поэтому на каждом ледоколе, отправляющемся в полярное плавание, имеются запасные лопасти; имелись они и на „Сибирякове“. Установка новых лопастей была бы несложным делом в доке, но во льдах Чукотского моря эта работа представляла очень большие трудности. Для

того, чтобы сменить лопасти, надо было прежде всего поднять корму на 10 футов, потому что, не имея в составе экспедиции водолазов, работа под водой в нашем положении исключалась. О. Ю. Шмидт вычислил, что для получения требуемого диферента необходимо перебросить с кормы в носовую часть корабля 400 тонн груза. Такое количество у нас как раз имелось — это был весь находившийся в кормовом

Установка новых лопастей.

трюме уголь, вместе с полуторагодичным запасом продовольствия. Выход из положения был найден и аврал начался. Вернее не аврал, а авралище. Все участники экспедиции, разделенные на две бригады, превратились в грузчиков. Каждая бригада работала по шести часов и перегрузка шла без перерыва день и ночь. Работали неистово, до полного изнеможения. У многих ноги сгибались под непривычной тяжестью, руки дрожали, сердце начинало бешено колотиться, забирала одышка, но никто не сдавал. Каждый понимал, что дело касалось чести экспедиции. Если не удастся закончить работу в кратчайший срок, пока льды не станут смерзаться, или шторм не наделает беды, тогда „Сибиряков“ не пройдет

в одну навигацию в Тихий океан и зазимует там же, где зимовала „Вега“. Этого сибиряковцы не могли допустить. Задание, возложенное на экспедицию, должно было быть выполнено во что бы то ни стало, каких бы сверхчеловеческих усилий это не стоило!

Уже к концу вторых суток аврала все 400 тонн были перегружены на нос. По сделанным позже Отто Юльевичем подсчетам оказалось, что сибиряковцы на много превысили трудовые нормы грузчиков-специалистов. Корма ледокола высоко задралась кверху, а передняя палуба оказалась почти вровень с поверхностью льда. Гребной винт все же не вышел из воды, не хватало еще одного фута. Средств поднять корму еще выше у нас не было и нашим механикам пришлось работать, держа руки в ледяной воде, имевшей температуру —1°. Тем не менее дело подвигалось и 13-го вечером, т. е. через три дня после начала аврала, первая новая лопасть была уже водворена на место.

Гидролог А. Ф. Лактионов в роли грузчика.

Вследствие громадного диферента на нос, ледокол в значительной мере потерял свою устойчивость. Когда с левых передних вант на правые была перевешана сотня окороков, то это уже повлияло на показания кренометра.[1] В том положении, в котором тогда находилось судно, шторм мог бы иметь очень тяжелые последствия. Чтобы заранее предвидеть

[1] Прибор, служащий для измерения крена корабля.

перемену погоды, я в те дни пытался составлять синоптические метеорологические карты. Однако, ввиду плохой радиосвязи, на моих картах сплошь и рядом фигурировали только две точки: „Сибиряков“ и „Совет“. Над такими, с позволения сказать, „синоптическими картами“ мне и приходилось ломать голову, вымучивая прогноз. Местные признаки изменения погоды помогали немного и в конце-концов успех прогноза зависел от того, удачно ли я сфантазирую или нет.

После ледяной ванны — М. Г. Марков.

В течение всех шести суток, которые мы простояли из-за аварии, шторма я не предсказывал ни разу и, действительно, сильных ветров не было вовсе. Хотя мое выступление в роли синоптика и было, таким образом, не безуспешным, я все же никому не пожелаю попасть в подобное положение.

Пока производились работы по смене лопастей, ледокол только очень медленно дрейфовал в различных направлениях и какого нибудь заметного постоянного течения обнаружить не удалось. Местоположение корабля я определял через каждые 2—4 часа при помощи пеленгования острова Колючина и мыса Онман. Вначале и капитан часто подходил к главному компасу, но потом, увидев, что „Сибиряков“ остается почти на месте, перестал. „Скорее бы вырваться из этой дыры!“ — обратился он как то ко мне, когда я направлялся к компасу,—видеть этого Колючина острова не могу! Раньше пеленговал его, теперь противно стало. Эх, будь у меня „Седов“, направил бы его на остров, да и расколол бы!“.

В эти авральные дни мы получили радио с „Совета“ от капитана К. А. Дублицкого, в котором он просил нас итти к острову Врангеля для снабжения колонии. „Совет“ в борьбе со льдами получил в конце-концов сильные повреждения и возвращался теперь малым ходом в Берингов пролив. В нашем положении помочь „Совету“ и врангелевским эскимосам мы, при всем желании, не могли, и пришлось ответить отказом.

После аварии у острова Колючина.

14 сентября я имел возможность наблюдать интересные, сильно искаженные формы, луны во время ее восхода. Луна меняла свою форму очень быстро, как видно из следующих, сделанных мною через каждые 10 секунд схематических зарисовок.

Луна имела кровавый цвет, видимость была исключительно хорошая.

На следующее утро наблюдалось фенообразное[1] повышение температуры воздуха, поднявшейся в 8 ч. до 7,4° и затем

1 Фен—сильный ветер, дующий в Альпах с гор и сопровождающийся резким повышением температуры и понижением относительной влажности воздуха. Наблюдается также во многих других горных местностях (в Гренландии, на Кавказском побережье и др.).

сразу понизившейся до 0,8°. Одновременно резко уменьшилась влажность воздуха. Ветер дул с берега, но имел только небольшую скорость, так что о типичном фене в данном случае говорить все же не приходилось. Вечером густыми хлопьями повалил снег и берег Чукотки принял совсем зимний вид.

Шестнадцатого новые лопасти были поставлены и „Сибиряков“, потерявший из-за аварии шесть суток, продолжал свой путь к Берингову проливу. У мыса Джинретлен ледокол снова попал в отвратительный сплоченный лед. Встреченный здесь лед очевидно подвергался сильному сжатию, потому что часто попадались льдины, подмятые одна под другую. Это обнаруживалось обычно только тогда, когда ледокол ударялся о большую льдину и из под нее совершенно неожиданно, с треском и шипеньем, выскакивало другое ледяное чудовище. „Вот, сволочь то!“—обычно раздавалось в этот момент

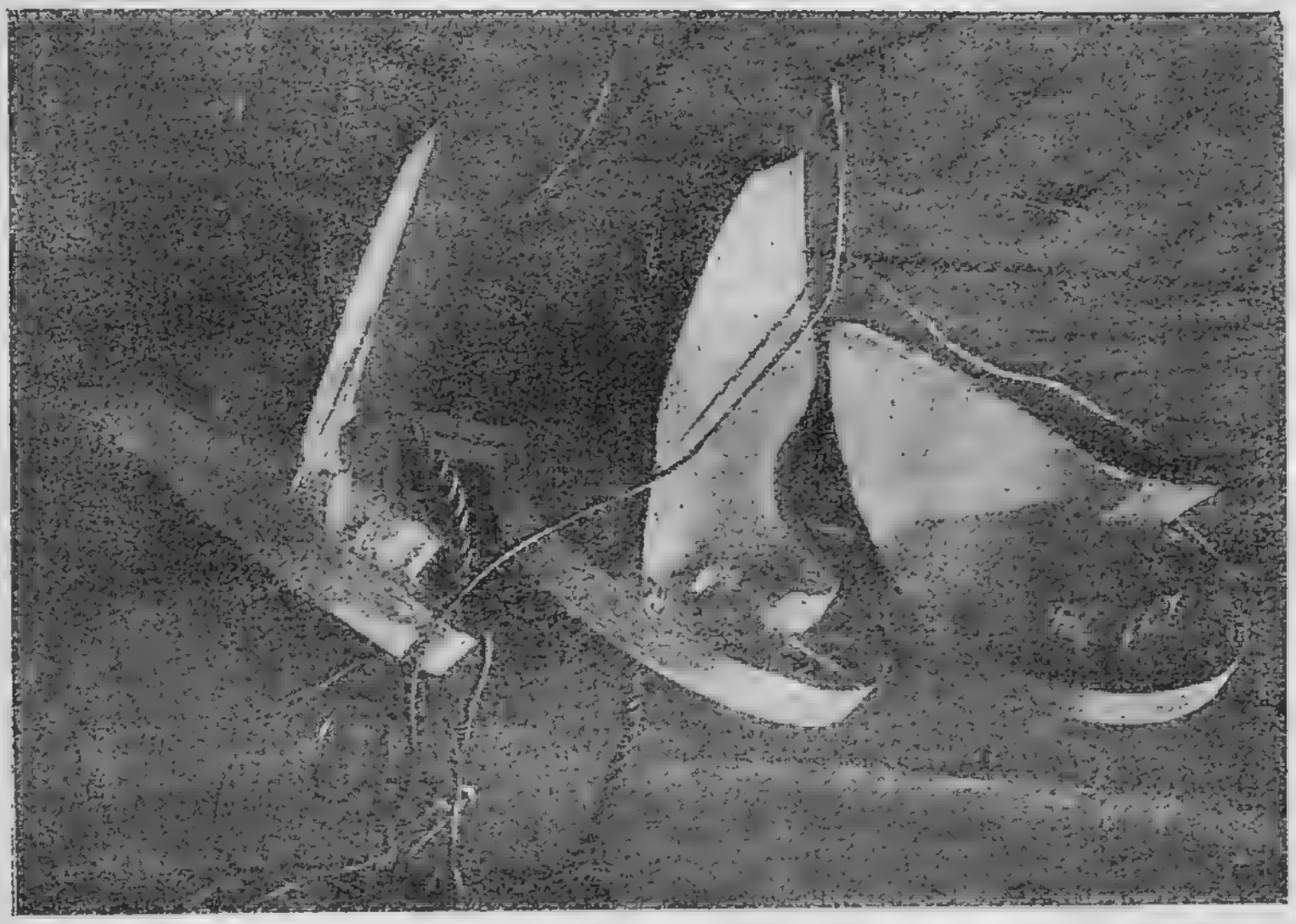
Изменение формы луны при восходе.

с мостика или спардека. Никто из нас не относился больше ко льду равнодушно. Лед—это был наш враг, и чем тяжелее становилась борьба с ним, тем сильнее мы его ненавидели. Обратная погрузка угля продолжалась еще на ходу; она была много труднее, чем тогда, когда мы спокойно стояли у острова Колючина. Во время беспрестанных ударов ледокола о лед человеку с угольным мешком за плечами приходилось балансировать и надо было быть очень внимательным, чтобы не упасть и не разбиться.

Уже на следующий день мы потеряли во льду одну из только что поставленных лопастей, вскоре после этого в машине сломался упорный подшипник, а в носовой части появилась изрядная течь. „Дело начинает принимать плохой оборот“—записал я в тот день в дневник. Чувствовалось, что „Сибиряков“ работает из последних сил. „Неужели старик сдаст и не дотянет до Берингова пролива?“—с беспокойством думали мы, видя каких неимоверных усилий ледоколу стала стоить каждая миля ледового пути.

Сдал, не вытянул!..

Это было 18 сентября и день этот навсегда останется у меня в памяти. Я проснулся в 4 ч. утра, когда, после ночной стоянки, снова заработала машина. На мостике стояли В. И. Воронин и Ю. К. Хлебников. Ледокол еле-еле протискивался в густом месиве из торосистых льдин. Чтобы не рисковать лопастями—запасных более не было—Владимир Ива-



После тяжких боев — поломанные лопасти.

нович пытался итти малым ходом, при котором удар винта о льдину все же не так силен. Но при работе машины на малый ход ледокол вовсе не двигался вперед. Не помогал и средний ход. „Дайте полный, Юрий Константинович!“—приказывал тогда капитан. Несколько минут ледокол шел вперед, пока не следовал удар лопастей о льдину, который у меня в сердце отдавался режущей болью. Ручка судового телеграфа немедленно ставилась на „стоп“. Что делать? Переждать, пока лед не разведет? Но у этого проклятого берега, возле которого мы бьемся уже четырнадцатые сутки, лед, кажется, вовсе не разрежается... Термометр показывает три градуса ниже нуля, зима начинает вступать в свои права и

льды сковываются на глазах... Ждать, пока их окончательно не скует? Капитан думает. Потом раздается команда: „Полный вперед!“ и вслед затем Владимир Иванович кричит в слуховую трубку, соединяющую капитанский мостик с машинным отделением: „Матвей Матвеевич, несколько оборотов сбавьте, лед очень тяжелый. Велите при команде „стоп“ останавливать машину немедленно.“ Мы идем вперед до нового резкого удара винта о лед. Кажется, будто полярная стихия мобилизовала против нас все свои силы, чтобы только не пропустить нас в океан. Но мы должны победить! 3 500 миль позади, до Берингова пролива осталось только 100. Мы их пройдем. „Полный!“—снова коротко и властно приказывает Владимир Иванович. Раздается ужасный треск—такого мы еще не слыхали—потом наступает жуткая тишина. Это уже не лопасть, это... Я смотрю на Владимира Ивановича и по его фигуре, ставшей сразу какой-то странно неподвижной, я понимаю, что моя догадка верна: это обломался конец гребного вала и мы потеряли весь винт, который лежит теперь на дне морском. Хлебников широко открытыми глазами смотрит на капитана, как и Владимир Иванович, он с виду совершенно спокоен. „На мостике делать больше нечего“—обращается к нему капитан, „произведите осмотр“. И со словами „проклятое судно!“ идет к себе в каюту. Там он долго сидит у стола, подперев голову руками и молчит. На спардек выходит Шмидт. „Вам капитан говорил?“ — обращаюсь я к нему. — „Знаю“— отвечает Отто Юльевич. Мы оба смотрим на теснящиеся вокруг ледокола льды. Говорить не о чем.

Итак—мы сразу обессилены. Мы ничего не можем сделать и никакой аврал теперь не поможет. „Сибиряков“ перестал быть судном и сделался игрушкой течений и ветров. Зимовка? Чорт с ней, зимовать не страшно, но сознание, что задание экспедиции—проход северным морским путем в одну навигацию—сорвано в самом конце нашего плавания, когда мы только что так удачно отремонтировали наш израненный корабль, это сознание мучительно тяжело. Ждать помощи со стороны нечего. „Совет“ сам в аварийном состоянии и заходить во льды он уже не может. „Литке“ далек и едва ли он сумеет до окончания ледовой навигации добраться до нас, кроме того он имеет собственное ответственное задание, для него дорог каждый день и отрывать его для оказания помощи нам, весьма проблематичной притом, мы не будем.

Одна надежда все же оставалась у нас: „Сибирякова“ могло вынести в Берингов пролив течением. Однако, о господствующих в Чукотском море течениях до последнего времени почти ничего не было известно. Имелись некоторые указания на то, что вдали от Чукотского побережья движение воды происходит на северо-запад, но с другой стороны мореплаватели наблюдали иногда в районе между мысом Сердце-

Льды у Чукотского побережья.

Камень и Беринговым проливом, вблизи берега, течение на юго-восток. Это течение—если оно только существует на самом деле—могло вынести нас на чистую воду. Но тоже только при условии, что не будут дуть противные, т. е. восточные ветры. Вопрос о направлении дрейфа стал для нас почти вопросом жизни и смерти. Поэтому уже через полчаса после аварии были организованы регулярные наблюдения над дрейфом „Сибирякова“.

Первые дни после аварии течение работало в нашу пользу и „Сибирякова“ вместе со льдами увлекало вдоль берега по направлению к Беринговому проливу. Скорость нашего дрейфа составляла в среднем 0,6 мили в час. „Не плохо ра-

ботает баржа ледокольного типа!“ —шутили сибиряковцы уже через несколько часов после того, как ледокол потерял винт, „эх, плыви мой челн по воле волн!“ Я сел за пианино, стоявшее в твиндечной кают-кампании и стал играть „Князя Игоря“. Когда я дошел до песни гудочников, то, хотя у меня голоса не было никакого—не сдержался, чтобы не пропеть: „вот те и к матушке, вот те и к батюшке!“ Песенка „на злобу дня“ понравилась.

Во льдах Чукотского моря.

Радисты связались с тральщиком „Уссуриец“, находившемся в Анадырском заливе. О. Ю. Шмидт просил капитана „Уссурийца“ С. И. Кострубова держаться в районе Берингова пролива около кромки льда, чтобы, в случае, если „Сибирякова“ вынесет к проливу, оказать нам помощь. О том, чтобы „Уссуриец“ вытащил нас из сплоченных льдов, в которых мы дрейфовали, не могло быть и речи.

Поздно вечером 19 сентября „Сибиряков“ приближался к мысу Сердце-Камень. Ночь была лунная, время от времени на небе загоралось полярное сияние. Усилившийся ветер завывал в вантах, льдины кружились около ледокола в каком-то

диком танце и нас несло мимо отвесных черных скал, от которых мы были совсем близко, со скоростью пяти миль в час. Наш геолог В. И. Влодавец, не отрывал взора от берега. Именно мыс Сердце-Камень побудил его принять участие в экспедиции. Большой знаток щелочных пород Кольского полуострова, В. И. Влодавец хотел исследовать также щелочные породы мыса Сердце-Камень и О. Ю. Шмидт обещал ему сделать здесь остановку. Теперь В. И. Влодавец был совсем близко от мыса Сердце-Камень, в каких-нибудь 200 м, но тем не менее этот мыс оставался для него такой же далекой мечтой, какой он был в Ленинграде... Остановить нашу „баржу ледокольного типа“ мы были бессильны.

Капитан С. И. Кострубов.

В течение всего плавания мы время от времени выбрасывали в море большие деревянные буи яйцевидной формы, внутри которых помещалась трубка, с вложенной в нее запиской. Если такой буй впоследствии будет найден и находящаяся в нем записка будет переслана в Арктический институт, то это даст ценные указания о морских течениях. Известны буи, которые пропутешествовали через весь Полярный бассейн, от берегов Аляски до Исландии. Наши последние пять буев по плану должны были быть выброшены у мыса Сердце Камень. Однако, теперь это не имело никакого смысла — „Сибиряков“ сам превратился в буй, притом усовершенствованный, на котором все изменения дрейфа, ветра и состояния льдов регистрировались через каждый час. Поэтому было

решено выбросить оставшиеся бун в том месте, где „Сибиряков“ выйдет на чистую воду. Вера, что это случится, особенно окрепла здесь у мыса Сердце-Камень, мимо которого сильное течение стремительно увлекало нас в желательном направлении.

Днем, когда мы миновали мыс Икигур, на самом горизонте открылся мыс Дежнев, в то время являвшийся нашей заветной мечтой. За трое суток „Сибиряков“ продрейфовал по направлению к Берингову проливу 45 миль, до мыса Дежнева оставалось еще 60 миль. „Осталось дрейфовать еще четыре дня и 25 сентября мы будем у Берингова пролива“—высчитывали участники экспедиции. Однако, Арктика грубо нарушила все эти расчеты; арифметические выкладки сибиряковцев не годились никуда. Скорость дрейфа стала постепенно уменьшаться, а утром следующего дня (21 сентября) нас потащило в обратную сторону. Капитан приказал отдать якорь. В начале мы встали неподвижно, что было видно по проходившим мимо ледокола льдинам, но как только на якорную цепь наваливалась льдина побольше, якорь не держал и судно дрейфовало с той же скоростью, как и лед кругом него. Иногда нам удавалось оттащить нажимавшую на якорь льдину, иногда мы взрывали ее. Однако, несмотря на все наши усилия удержаться на месте, „Сибирякова“ все же за сутки унесло на восемь миль назад и 22 сентября мы были снова у мыса Икигур. Здесь течение изменилось и нас опять понесло в сторону Берингова пролива. Наученные горьким опытом, сибиряковцы на этот раз уже не стали предвычислять день прибытия к проливу. Когда один нетерпеливый матрос спросил меня, скоро ли мы выйдем в Тихий океан, я ответил: „если ветер будет попутный—будем через несколько дней, а при неблагоприятном ветре—через 10 месяцев“. Спрашивавший, кажется, остался не особенно доволен моим ответом и, наверное, подумал про себя: „ну, и сморозил профессор“.

„Нет худа без добра“—записал я в тот день в дневник. „Наш дрейф даст интересный материал для суждения о режиме течений в Чукотском море, который мы без потери винта, конечно, не добыли бы“. Гидробиологи тоже не зевали и пользовались дрейфом, чтобы опускать драгу, которая приходила иногда с богатым уловом. Охотники бродили по льдам в поисках зверя, но неизменно возвращались с пустыми руками. Один раз им все же посчастливилось добыть нерпу, которая уже нагуляла себе к зиме столько жира, что не то-

нула. Нерпа была преподнесена в дар нашему медвежонку. Занявшись лакомством, медвежонок сразу притих; до этого он день и ночь оглашал судно ревом.

На этот раз благоприятный дрейф улыбнулся нам очень скоро и уже на следующий день (23 сентября) „Сибирякова“ опять понесло обратно. Отданный якорь теперь не держал совершенно, потому что, под действием низкой температуры воздуха, отдельные льдины так крепко сцементировало молодым льдом, что они представляли собой как бы одно цельное громадное поле, давлению которого ничтожный якорь, конечно, противостоять не мог. „Если в ближайшие дни не подует сильный ветер, который разломает молодой лед, мы надолго останемся пленниками льда“—занес я тогда в дневник.

Через сутки ветер несколько посвежел, но дул он с востока — самого невыгодного для нас направления. С каждым часом расстояние, отделявшее нас от Берингова пролива, увеличивалось на один километр. Навалившийся туман закрыл берег и, к счастию, избавил нас от удовольствия видеть наше вынужденное отступление.

Но восточный ветер имел и хорошую сторону. Он дул с больших пространств открытой воды к северу от Берингова пролива и нагнал теплого воздуха, под влиянием которого молодой лед стал быстро раскисать. Начавшийся дождь также способствовал таянию льда. Барометр упал очень низко и я надеялся, что как только он начнет подниматься, мы снова получим попутный нордвестовый ветер. От силы и упорства этого ветра должен был зависеть вопрос, зазимует „Сибиряков“ или нет. Когда низкие облака несколько разорвало, мы могли любоваться мысом Сердце-Камень, около которого „Сибиряков“ был шесть суток тому назад. На шесть суток ближе к зиме, но все в том же расстоянии от Берингова пролива! Веселенький результат. На этот раз даже В. И. Влодавец не хотел смотреть на Сердце-Камень и отвернулся от неприятного свидетеля нашей неудачи.

С „Уссурийцем“, который стоял в Беринговом проливе, мы установили регулярную радиотелефонную связь. Находившийся на „Уссурийце“ Г. Д. Красинский, руководитель воздушной части Северовосточной экспедиции, сообщил мне несколько интересных данных о течениях и различных дрейфах в Чукотском море (вопрос, который занимал меня тогда больше всего). В литературе, насколько мне известно, об этих дрейфах нигде не упоминается, и потому я привожу здесь сообщенные

мне сведения. В 1924 г., у северных берегов Аляски был затерт льдами и покинут командой пароход „Arctic“. Зимою 1926—1927 г. этот пароход принесло к Колючинской губе. В 1927 г. с парохода „Northern Light“ была выброшена бутылка (где именно Г. Д. Красинский не мог сказать), которая в следующем году была найдена на Чукотском побережье к востоку от Колючинской губы. Наконец, в 1911 г. гидрографическая экспедиция на „Таймыре“ и „Вайгаче“ выбросила недалеко от острова Колючина бутылку, впоследствие найденную на острове Врангеля Г. А. Ушаковым.

В тот же день Е. Н. Гиршевич принял радио, извещавшее все плававшие в северной части Тихого океана суда о том, что 25 сентября японский самолет вылетел в Номе на Аляске, но не показывался там. По прибытию в Японию мы узнали, что этот самолет пропал бесследно.

26 сентября капитан „Уссурийца“ С. И. Кострубов сообщил нам, что видит к северу от мыса Дежнева чистую воду и собирается сделать попытку пробиться к нам. „Пойду сообщу эту приятную весть нашим,“ обратился ко мне О. Ю. Шмидт. „А то некоторые из твиндечных жителей уже запсиховали. Зимовка, видно, не очень по душе приходится“. Это было для меня новостью. „Психовавшие“ во всяком случае умели достаточно хорошо скрывать свою нравственную депрессию.

Барометр стал подниматься и, как я и ожидал, вскоре после этого подул ветер с северо-запада. На следующий день (27 сентября) ветер достиг силы в 4 балла и вокруг ледокола стали образовываться большие разводья. За все время дрейфа таких больших пространств открытой воды мы еще не видели. „Чорт побери, хоть паруса ставь!“ — подумал я и пошел поделиться моей мыслью со старшим штурманом. Парусов на ледоколах, конечно, не бывает, не было их и на „Сибирякове“. Но у нас имелись большие брезенты, служившие для прикрытия трюмных люков, и они могли быть использованы в качестве парусов. Через несколько часов, по приказу капитана, импровизированные паруса были поставлены и оживший ледокол „понесся“ по разводьям со скоростью полуузла. „На пальце бородавка — и то прибавка“ — шутил Владимир Иванович. Настроение у всех стало самое бодрое и „запсиховавшие“ сразу превратились в ярых оптимистов. Как-никак, а „Сибиряков“ двигался *самостоятельно.*

Всего на „Сибирякове“ было поставлено шесть брезентов и столько же небольших шлюпочных парусов. С этим воору-

жением ледокол принял странный, почти фантастический вид. Из „баржи ледокольного типа“ он был немедленно переименован в „летучего голландца“. Вследствие малого хода, судно совершенно не слушалось руля и лавировать между льдами мы не могли. „Сибиряков“ то и дело упирался в льдину и останавливался. Чтобы обогнуть, вставшую на пути корабля, льдину, приходилось заносить на нее якорь и подтягиваться

„Сибиряков“ под парусами во льдах Чукотского моря.

при помощи кормовой лебедки, что, конечно, отнимало много времени и труда. К вечеру льды несколько сплотило и вместе с тем разводья стали покрываться молодым льдом. Паруса уже не помогали и их пришлось убрать. За день нам все же удалось пройти под парусами 9 миль. Успех небывалый!

Между тем „Уссуриец“ упорно пробивался к нам навстречу, воспользовавшись разрежением льдов у берега. Вечером 27 сентября он дошел до мыса Уникин, где из-за темноты встал на ночевку. На следующее утро „Уссуриец“ про-

должал свою работу и капитан Кострубов, в разговоре по радиотелефону с Владимиром Ивановичем, заявил: „надеюсь, буду иметь честь пожать вам сегодня руку“. Однако, маленькому „Уссурийцу“ приходилось во льдах туго и дойти в тот день до „Сибирякова“ ему не удалось. Он вынужден был встать на ночевку в 13 милях к югу от „Сибирякова“. Ночью мы зажгли громадные факелы и Кострубов сообщил по телефону, что видит их. Мы, в свою очередь, хорошо видели пущенные на „Уссурийце“ ракеты. В ту ночь все легли спать в полной уверенности, что на следующий день состоится встреча двух судов.

Но утро приготовило нам горькое разочарование. За ночь „Уссурийца“ отнесло обратно к Берингову проливу, между тем как „Сибиряков“ остался почти на месте, только несколько отдрейфовав к югу. Более зло Арктика не могла подшутить над нами. Все героические усилия „Уссурийца“ пошли на смарку. Наш капитан сделался мрачнее тучи, нервничал и стал ругаться по-морскому. Повесили носы склонные к „психованию“. Шмидт оставался попрежнему невозмутимым. Никакие каверзы, которые нам строила полярная стихия, не могли нарушить душевное равновесие этого человека. Это не была флегматичность — Отто Юльевич, наоборот, обладает очень живым темпераментом — и его спокойствие было только результатом внутренней дисциплины, непрерывного контроля ума.

Арктика своенравна и капризна и недаром Нансен сравнил ее с женщиной. Только что она нанесла нам тяжелый удар, как уже опять возбудила в нас надежду на освобождение. Утром, 29 сентября, „Сибирякова“ довольно быстро потащило на юг, а после полудня открылись большие разводья, позволившие нам поставить паруса. На следующий день перед нами во всей своей суровой красоте предстал мыс Дежнев. С радиостанции Уэлен, расположенной недалеко от этого мыса, нам сообщили, что „Сибиряков“ хорошо виден в бинокль. Часто стали встречаться окатанные волной льдины, на краях которых лежала ледяная галька. Мы, несомненно, были совсем недалеко от кромки. Теперь мы должны были победить. Волнение охватило всех и в ночь на первое октября на „Сибирякове“ спать никто не ложился. Даже Отто Юльевич немного переменился — чаще обыкновенного на лице его появлялась улыбка.

Утром нас отделяли от мыса Дежнева только 14 миль. На востоке, совсем недалеко, чернело открытое море. Вскоре

до нашего слуха стал доходить шум прибоя о кромку льда — более красивой музыки для нас тогда не существовало. Еще только несколько миль и мы должны были вырваться из ледяного плена. Как на грех, на пути ледокола, шедшего под всеми парусами, все время вставали большие льдины, с которыми приходилось долго возиться, чтобы обогнуть их. Арктика не могла нас выпустить без того, чтобы напоследок не на-

На буксире „Уссурийца".

пакостить. Но теперь сила была на нашей стороне! Вот ледокол уже слегка покачивается от передавшегося подо льдом волнения. Вот мы огибаем последнюю льдину и выходим, наконец, на чистую воду. Мы свободны! Мы победили! Из груди сибиряковцев вырывается могучее ура и разносится по морскому простору. С бака салютуют ружейными залпами. Лактионов с нескрываемым удовольствием выбрасывает в море последние буи.

Это было первого октября в 14 часов 45 минут, у северного входа в Берингов пролив, в широте 66°17′ N и долготе 169°28′ W. Впервые в истории мореплавания северо-восточный проход был пройден в одну навигацию.

В 15 ч. 10 м. подошел „Уссуриец“, взяв жестоко израненного, но победившего „Сибирякова“ на буксир.

Победители: слева направо: Долинин, Е. Н. Гиршевич, Ю. К. Хлебников, В. И. Воронин, М. М. Матвеев, М. Г. Марков и А. Е. Сакс.

Плавание по Тихому океану, на буксире маленького „Уссурийца“, продолжалось целый месяц. На пути в Японию, где ледокол должен был встать на ремонт, мы посетили залив Провидения, бухту Глубокую и Петропавловск на Камчатке. При подходе к этому порту О. Ю. Шмидт получил следующую приветственную телеграмму от правительства:

„Горячий привет и поздравление участникам экспедиции, успешно разрешившим историческую задачу сквозного плавания по Ледовитому океану в одну навигацию.

Успехи вашей экспедиции, преодолевшей неимоверные трудности, еще раз доказывают, что нет таких крепостей, которых не могли бы взять большевистская смелость и организованность.

Мы входим в ЦИК СССР с ходатайством о награждении орденом Ленина и Трудового знамени участников экспедиции.

СТАЛИН,
МОЛОТОВ,
ВОРОШИЛОВ,
ЯНСОН.“

4 ноября „Сибиряков“ вошел в порт Иокагаму. Участники экспедиции, после двухнедельного пребывания в Токио, вернулись в Ленинград и Москву через Владивосток. „Сибиряков“, получивший новый винт, покинул Японию первого января 1933 г. и южным путем направился в Мурманск, куда прибыл седьмого марта. Краснознаменный „Сибиряков“ является вторым судном, обошедшим вокруг всего материка Европы и Азии. „Вега“ затратила на этот путь 672 дня, „Сибиряков“ — 223.

. . . . . .

Исторический поход „Сибирякова“, при учитывании всех предшествовавших плаваний по северному морскому пути, позволяет сделать следующие выводы.

1. Северный морской путь может быть использован для практического мореплавания на всем его протяжении от Баренцова моря до Берингова пролива.

2. Для эксплоатации северного морского пути необходимо применять суда, специально приспособленные для плавания во льдах и могущие активно бороться со льдами. Имеющиеся в настоящее время ледокольные пароходы („Сибиряков“, „Малыгин“ и другие) не являются вполне пригодными для этой цели, прежде всего вследствие их недостаточной активности. Тип ледокольного судна, вполне отвечающего условиям северного морского пути, надлежит выработать.

3. Суда, плавающие по северному морскому пути, должны обслуживаться двумя мощными ледоколами, из которых один находился бы в районе Таймырского полуострова, а другой в Чукотском море.

4. Для целей ледовой разведки по всему протяжению северного морского пути должны быть устроены авиобазы и, кроме того, небольшие самолеты должны находиться на головных судах караванов.

5. На протяжении северного морского пути должно быть устроено несколько топливных баз.

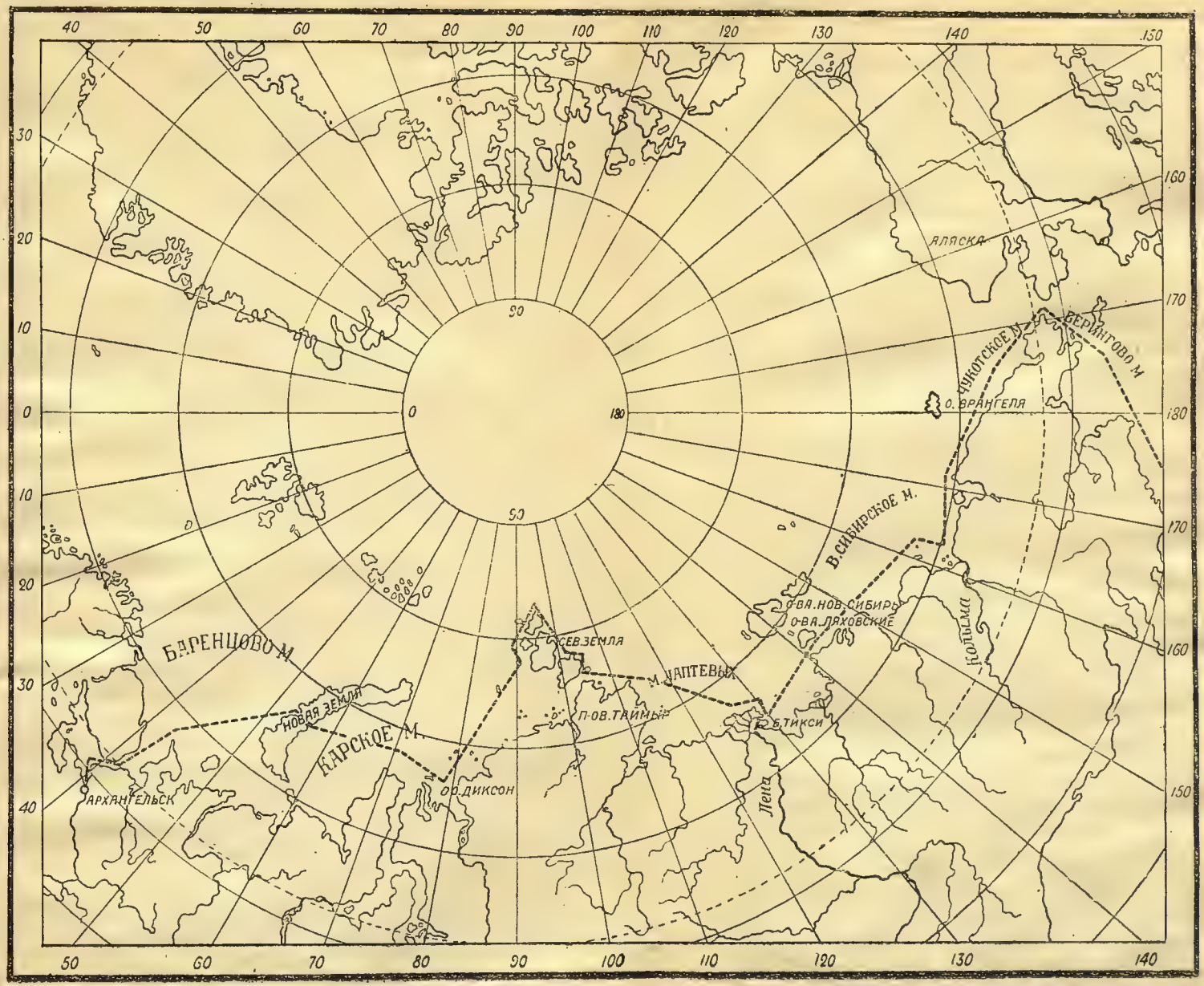
6. Необходимо детально изучить арктические моря в физико-географическом отношении, в особенности же ледовый режим и факторы, которыми этот режим определяется.

7. Ввиду весьма значительных колебаний состояния льдов из года в год, планирование навигационной кампании по северному морскому пути должно основываться на долгосрочных ледовых прогнозах. Наблюдений над колебаниями

ледовитости и факторами их вызывающими еще недостаточно, чтобы обеспечить необходимую успешность прогнозов, а потому следует озаботиться о накоплении соответствующих наблюдений.

8. Необходимо обставить северный морской путь в навигационном отношении.

В результате похода „Сибирякова“ правительством было создано Главное управление Северного морского пути, на которое и возложено проведение в жизнь всех тех мероприятий, которые необходимы для будущего практического освоения этой важнейшей транспортной артерии. Усовершенствованная техника и широко поставленная научно-исследовательская работа должны обеспечить успешное разрешение стоящих перед Главным управлением Северного морского пути задач.



Масштаб 1 : 30.000.000

Путь „Сибирякова“.

На „Сибирякове“ в Тихий океан

В. Ю. Визе

Участники экспедиции на „Сибирякове“ в 1932 г.

НАЧАЛЬНИК ЭКСПЕДИЦИИ

Проф. *О. Ю. Шмидт.*

НАУЧНЫЙ СОСТАВ

Проф. *В. Ю. Визе*, руководитель научной частью.
Л. О. Белопольский, зоолог.
Б. П. Брунс, физико-химик.
В. И. Влодавец, геолог.
Я. Я. Гаккель, геодезист.
В. Н. Дмитриев, гидрограф.
А. Ф. Лактионов, гидролог.
Л. О. Ретовский, гидробиолог.
И. Л. Русинова, геофизик.
П. П. Ширшов, гидробиолог.

АДМИНИСТРАТИВНО-ХОЗЯЙСТВЕННЫЙ И ТЕХНИЧЕСКИЙ СОСТАВ

И. А. Копусов, заместитель начальника.
Л. Ф. Муханов, секретарь начальника.
Н. Г. Игнатьев, авиомеханик.
Э. Т. Кренкель, радист.
П. Г. Малашенко, завхоз.
Б. Ю. Малер, инженер-подрывник.
А. Г. Шишкин, штурманский электрик.

ЛИТЕРАТУРНО-ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ СОСТАВ

Г. В. Громов, корреспондент „Известий ЦИК“.
Л. В. Кантарович, художник.
Я. Д. Купер, кинорежиссер.
П. К. Новицкий, фотограф.
Ф. П. Решетников, художник.
С. А. Семенов, писатель.
М. А. Трояновский, кинооператор.
В. А. Шнейдеров, старший кинорежиссер.

СУДОВОЙ СОСТАВ

В. И. Воронин, капитан. *Ю. К. Хлебников,* первый штурман. *А. Е. Сакс,* второй штурман. *М. Г. Марков,* третий штурман. *М. М. Матвеев,* старший механик. *Панзыга,* второй механик. *Долинин,* третий механик. *А. Ф. Лимчер,* врач. *Е. Н. Гиршевич,* радист. *Загорский,* боцман.

Матросы: *Адаев, Голубин, Дурасов, Пузанков, Сергеев, Сизых.*

Машинисты: *Бармин, Кашин, Коллаков, Крючков, Макаров.*

Кочегары: *Агафонов, Бутаков, Буров, Громов, Данилкин, Марков, Московский, Оводов, Полысалов, Пономарев, Радиков*; *Коноплев,* повар, *Кукушкин,* кок, *Лесков,* уборщик, *Блинов,* буфетчик.

ПАССАЖИРЫ

(следовали до бухты Провидения): *В. И. Корнилов, И. В. Гармонов, О. М. Гармонова, В. Ф. Самарин.*

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
1. В море!	3
2. Лекция в твиндеке	18
3. Проторенной дорогой	34
4. В ожидании угля	51
5. На Северную Землю	65
6. Бой со льдами	86
7. Гостеприимная Арктика	101
8. Победа	120

Редактор *Л. П. Петерсон.* Техн. редактор *М. П. Орловская*

Сдано в произв. 13/III 1934 г. Подписано к печати 14/X 1934 г. Колич. знак. в печ. листе 46960. Ст. форм. 82 × 110. Авт. лист. $8^1/_2$. Бум. лист. $2^3/_8$ Тираж 15.000 экз. Ленгорлит № 29076. Заказ № 3162

Типография Академии Наук СССР. В. О., 9 лин., 12.

Цена 5 руб.

Перепист-50 к.
0-50к.